

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON

Réunion de proximité

Mennecy, le 19 octobre 2011

Commission particulière du débat public

- Michel GAILLARD, Président
- Liliane PAUTROT
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN

Maîtrise d'ouvrage

- Vincent DESVIGNES, Direction régionale RFF Ile-de-France
- Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public : Si vous le voulez bien, nous allons commencer cette rencontre sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon. C'est la première réunion que nous faisons en Ile-de-France. Avant d'aborder le fond du sujet du débat public et du projet lui-même, je vais donner la parole à M. le maire de Mennecy, vu qu'il est de tradition dans nos débats publics de donner l'occasion au maire qui accueille le débat public de prononcer quelques mots d'accueil.

Jean-Philippe DUGOIN-CLÉMENT, Maire de Mennecy : Je remercie M. le président. Il est de tradition effectivement que le maire qui accueille dise quelques mots. Il est également de tradition que ce soit extrêmement bref. Ce soir, vous pourrez le voir, nous sommes sur une soirée qui est minutée, avec des interventions qui sont calées, réglées quasiment à la seconde près. J'ai donc deux minutes pour vous souhaiter à tous la bienvenue, également aux membres de la commission qui est en charge de l'organisation de ce débat, et au maître d'ouvrage qui est présent. Je voulais juste insister sur l'importance de cette réunion. 26 réunions auront lieu sur ce sujet du POCL, de cette ligne à grande vitesse qui, selon la façon dont on la regarde constitue des atouts énormes ou des risques, des pénalités, des inquiétudes. Ce débat est donc extrêmement important.

26 réunions, et il n'y en a que trois en Île-de-France, une seule en Essonne. Je crois qu'il était extrêmement important de pouvoir la tenir. Je tiens à remercier l'ensemble des acteurs d'avoir choisi Mennecy pour le faire, et surtout je tenais à remercier l'ensemble des personnes présentes ici. Une seule réunion en Essonne pour faire valoir nos questions, nos interrogations, nos souhaits. Je crois qu'il est important que les associations, les élus, les particuliers soient nombreux à être là. Je tenais à remercier tout particulièrement, et je ne vais pas citer tout le monde car je vais en oublier, Laurent Bêteille, le président de l'union des Maires de l'Essonne, qui nous fait la gentillesse et l'amabilité d'être ici. Je tenais à remercier

le Président du Parc naturel régional du Gâtinais, Jean-Jacques Boussaingault, le Président de la communauté de communes du Val d'Essonne, Patrick Imbert, et également Franck Marlin qui doit nous rejoindre, et de très nombreux collègues maires ou élus locaux que je ne reciterai pas, car je n'ai que deux minutes. J'espère avoir tenu le chrono et je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Si vous le voulez bien, quand même quelques mots sur ce qu'est le débat public.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Nous sommes dans une région où il y a eu quelques débats publics ces derniers temps. Mais, tout le monde n'est pas au courant de ce qu'est la procédure du débat public. En fait, c'est une procédure qui est prévue dans nos lois, on en trouve toutes les définitions dans le code de l'environnement. C'est la traduction de nos textes législatifs de grands principes qui ont été proclamés, au Sommet de la terre à Rio en 1992. Deux grands principes, celui du droit à l'information du public sur les grands projets qui impactent l'environnement et le cadre de vie de nos concitoyens, deuxième grand principe, le droit à participer à la définition des grands projets. Donc, participer à la définition, c'est-à-dire donner son avis sur ces grands projets.

Le débat public se situe, comme vous le savez je pense, très en amont de la définition finale des projets. Donc, nous sommes à un stade où ce que vous direz pourra être entendu par le maître d'ouvrage, et ne manquera pas d'être éventuellement pris en compte dans ses réflexions ultérieures. Le débat public est utile. On a même vu des débats publics se terminant par l'annulation pure et simple de certains projets. J'en ai au moins trois en tête. Ce débat public est donc tout à fait important.

Je rappelle également qu'il porte, par la loi, par le code de l'environnement, tel qu'il le décrit, sur l'opportunité d'abord du projet : ce projet est-il utile et nécessaire ? C'est la première question qui est mise en débat.

Ensuite, il y a les caractéristiques du projet. Dans un tel projet, les caractéristiques sont les scénarios de tracés qu'exposera le maître d'ouvrage tout à l'heure, mais ce sont aussi les services qu'offre le projet : quelle desserte, quel temps de parcours, etc. ?

La loi nous impose un dernier point à mettre au débat public, et on le fera peut-être un peu plus tard : comment le maître d'ouvrage va-t-il ensuite organiser la concertation dans le cadre de la poursuite du projet, s'il le poursuit ? Donc, la loi impose maintenant de préciser le cadre de cette concertation.

Le débat public qui nous occupe aujourd'hui sur ce projet de ligne POCL a été décidé au mois de mars dernier, après une saisine de Réseau Ferré de France, qui a saisi la commission nationale du débat public. Toutes les raisons étaient réunies pour qu'il y ait débat public. Le code de l'environnement précise qu'au-dessus d'un certain investissement, avec certaines caractéristiques d'impacts sur l'environnement, etc., un grand projet doit faire l'objet d'un débat public. Celui-ci réunit toutes les conditions : projet exceptionnel par sa taille, plus de 500 km de voies ferrées, des lignes à grande vitesse, un investissement considérable, des impacts sur l'environnement. Bref, il y avait tout lieu d'organiser un débat public sur ce projet.

Principes du débat public :

Le débat public est ouvert à tous, je pense que vous le savez. Il est transparent - et je le répéterai sans cesse - tous les documents liés à ce projet, à ces études sont accessibles au public. Vous les trouverez d'ailleurs sur le site Internet de la commission, que je vous engage à aller visiter. Toute la documentation y figure.

Il y a dans ces débats publics un principe d'équivalence, qui est tout à fait important. Chacun qui s'exprime a le même droit de parole que son voisin, quel que soit le statut social des uns et des autres, ou le statut public.

Le principe d'argumentation : la règle veut que dans le débat public, quand on affirme être pour ou contre, on explique pourquoi. Ce n'est pas toujours facile.

Qui anime le débat ? Une commission particulière que j'ai l'honneur de présider, mise en place par la commission nationale pour chaque projet. Les membres de la Commission présents ce soir sont :

- Liliane Pautrot
- Arlette Dubois-Besnard
- Olivier Klein

Puis, un Secrétaire général, Frédéric Aucher, et une petite équipe de secrétariat qui appuie la Commission dans tout ce travail.

Le rôle de cette commission : préparer, organiser, animer ce débat public. Point important, nous aurons ensuite à rendre compte. Je reviendrai tout à l'heure sur le calendrier. Nous aurons un compte rendu à faire de ce débat public le moment venu.

La place du maître d'ouvrage

Ce soir, le maître d'ouvrage est représenté par :

- Vincent Desvignes, Direction régionale RFF Ile-de-France
- Thomas Allary, Directeur du projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'études à RFF, qui suit particulièrement ce dossier

Le maître d'ouvrage a un rôle important, non seulement il prépare les documents soumis au débat, il présente le projet dans les réunions publiques, il répondra aux questions que vous lui poserez et réagira à vos avis. Puis, il a surtout une décision à prendre à l'issue du débat. Nous reviendrons également là-dessus.

Information du public

J'ai parlé d'un projet de 500 km en moyenne. C'était un défi dans ce débat public que d'organiser l'information du public, la diffusion des documents. J'en profite pour signaler que parmi les documents, les moyens d'information dont nous disposons figurent le site Internet. C'est un site fondamental car il est interactif. Sur ce site, vous pouvez poser des questions, donner un avis, consulter les questions posées, consulter les avis déposés. Donc, il est tout à fait important pour voir l'ensemble du déroulement du débat public.

Un deuxième document est le cahier d'acteurs, mis à la disposition des personnes morales pour exprimer leur avis sur ce projet. Je vous signale que « Essonne Nature Environnement » a rédigé un cahier d'acteurs, et espérait qu'il serait disponible à l'entrée de la salle ce soir. Pour des raisons sur lesquelles je ne vais pas m'étendre, le document papier n'est pas disponible aujourd'hui. Je me suis engagé à ce que ce document soit envoyé à toutes les mairies du département de l'Essonne, pour que chacun puisse prendre connaissance de ce cahier d'acteurs, qui est néanmoins accessible sur le site Internet.

Je voudrais signaler là aussi le rôle important de la presse, et notamment celle des collectivités locales, que je remercie au passage, pour l'information sur ce débat public.

Comment participer au débat ?

D'abord, la réunion publique est le moyen privilégié, même si le site Internet permet de participer activement à ce débat. Je pense quand même que la participation aux réunions publiques est la manière la plus importante et fondamentale d'être actif au cours du débat public.

Trois types de réunions : de proximité, et aujourd'hui cela en est une, où l'on présente l'ensemble du projet et on fait un zoom sur la région où l'on se trouve, contrairement aux thématiques où l'on aborde un thème particulier, et aux auditions publiques où l'on auditionne des acteurs, des personnalités sur un thème donné. En l'occurrence notre calendrier comporte 27 réunions, puisqu'une réunion a été ajoutée à Gien sur l'environnement. Il y aura donc deux réunions thématiques sur l'environnement, l'une à Bourges sur les milieux naturels, et l'autre à Gien sur les aspects humains, zones urbaines et monde de l'agriculture.

Deux auditions publiques auront lieu sur le fret et sur le point de vue des Creusois dans ce dossier.

Concernant les réunions en Ile-de-France, la première est aujourd'hui une réunion de proximité en Essonne, la seconde à Lieusaint en janvier, et une réunion thématique sur l'intégration de la ligne en Ile-de-France où seront vraiment abordés tous les aspects en détail (gares, etc.) à Orly. Donc, trois réunions en Ile-de-France, je rappelle que ce dossier concerne 5 régions administratives, 16 départements et touche 17 millions de personnes. Donc, le nombre de réunions en Ile-de-France, est malheureusement calculé sur les nécessités du débat public.

Je rappelle que le débat public a une durée limitée de par la loi, il porte sur quatre mois et pas davantage, sans compter les périodes de fin d'année, c'est une organisation qui optimise les choses.

Déroulement de cette réunion : Dans un instant, Thomas Allary va présenter le dossier, puis il y aura un débat avec la salle. Quelques règles du débat public, Monsieur le Maire m'a aidé à présenter ces règles, le temps de parole est limité à 3 minutes, car un maximum de gens doit s'exprimer. Or, on sait bien que certains intervenants pourraient parler un quart d'heure sans problème, et la moitié de la salle ne pourrait pas poser de questions. Le débat est libre.

Vous avez dû trouver sur vos sièges un document pour vous permettre de poser des questions par écrit. Tout le monde n'a pas la facilité de prendre un micro pour poser une question, vous pouvez donc la poser par écrit si vous le souhaitez.

C'étaient mes propos d'ouverture. Je rappelle aussi que cette réunion est filmée, si certaines personnes au nom du droit à l'image ne souhaitent pas être filmées, qu'elles se signalent auprès des hôtes.

Le calendrier :

Le débat public sera clos fin janvier normalement, s'il n'y a pas de demande d'expertise particulière qui conduirait à le repousser d'une semaine ou deux. Ainsi, nous avons jusqu'à fin mars pour produire le compte rendu de ce débat, qui sera le reflet fidèle de ce qu'aura été le débat public : son contenu, les avis, les opinions.

Ensuite, le maître d'ouvrage aura trois mois, c'est-à-dire jusqu'à fin juin pour annoncer publiquement sa décision : poursuit-il ou pas ? Si oui, ce qu'il retient de ce qu'il a entendu, le choix fait dans le cadre de ce qui a été proposé au débat... Fin juin, ce sera la décision du maître d'ouvrage.

Maintenant, je passe la parole à Thomas Allary.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL à Réseau ferré de France (RFF) :
Merci, Monsieur le Président. Juste avant de vous présenter le projet, quelques mots de positionnement de RFF pour bien rappeler qu'aujourd'hui, on n'arrive pas avec un projet définitif, mais des enjeux que l'on va rappeler et un état des lieux de ce que l'on a su travailler jusqu'à maintenant. L'idée est vraiment pour nous d'expliquer et d'entendre les réactions qu'il peut y avoir sur les éléments qu'on pourra présenter aujourd'hui. Nous le ferons en deux temps, avec une partie un peu générale pour rappeler d'où vient ce projet POCL, quel est le projet proposé au débat, pour en rappeler ses enjeux nationaux en particulier, parler rapidement des bénéfices qu'il est susceptible d'apporter, et donner quelques premiers éléments d'évaluation globaux. La deuxième présentation portera sur un zoom plus spécifique sur la partie Ile-de-France.

Pourquoi ce projet ? Il faut comprendre qu'il repose en fait sur deux piliers :

Le premier est la desserte du centre de la France. On a toute une zone sur le Centre, l'Auvergne et la Bourgogne qui aujourd'hui n'est pas desservie par la grande vitesse ferroviaire, et qui ne le sera pas à l'issue du programme de lignes nouvelles du Grenelle de l'Environnement.

Le deuxième enjeu auquel on doit répondre est la prochaine saturation de la LGV existante entre Paris et Lyon. On sait tenir quelques années avec des conditions d'exploitation un peu spéciales sur une LGV qui aujourd'hui connaît des problèmes de régularité plus importants que les autres. Mais, à l'horizon de 15 ans, environ 2025, on n'a pas d'autres solutions que de doubler cette ligne. L'idée du projet POCL est de doubler la ligne Paris-Lyon en passant dans le centre de la France pour en même temps desservir ces territoires qui n'ont pas accès à la grande vitesse actuellement. L'idée est de mutualiser les coûts et d'ajouter les avantages. C'est ce projet qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement avec quatre objectifs énoncés par le Ministre des transports :

1. Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
2. Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures, sachant qu'aujourd'hui on est dans le meilleur des cas en 3 heures à Clermont.
3. Améliorer la desserte de Bourges et des villes du « Grand Centre ». On verra tout à l'heure que cela s'est concrétisé par un ensemble de 13 villes à la fin du grand centre.
4. Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle ligne Paris-Lyon, sachant que l'objectif s'est concrétisé par un objectif de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1 h 55.

A partir de là, RFF a travaillé avec ses partenaires régionaux, et quatre scénarios de ligne nouvelle ont été élaborés (que l'on voit sur la carte) : Le scénario dit Ouest-Sud, le scénario dit Ouest, le scénario dit Médian, le scénario dit Est.

Vous voyez des schématisations de bande de passage où pourrait exister la future ligne à grande vitesse, sachant qu'en parallèle le réseau existant serait aussi utilisé par des TGV pour desservir les 13 villes que vous voyez citées sur la carte, et qui sont les fameuses 13 villes du centre de la France qui seraient desservies par le projet.

Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'arrivée en Ile-de-France et sur Lyon. A ce stade, les arrivées aux deux extrémités ne sont pas discriminantes pour les quatre scénarios.

Deux variantes sont proposées sur les trois scénarios dits Ouest, Médian et Est avec deux possibilités d'arrivée vers Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon ; sachant que si l'un de ces scénarios est retenu, une seule des deux variantes sera retenue.

Trois options seront présentées au débat public. Une option est un sujet, un enjeu identifié, dont on a pesé les avantages, les inconvénients. Aujourd'hui, le total n'est pas définitivement avéré. On attend donc du débat public de savoir si l'on doit ou non approfondir cette question, maintenir cette option dans le projet. Il y en a trois :

1. Une gare nouvelle à Orly
2. La desserte directe de Saint-Etienne par la ligne POCL en passant par Roanne, pour éviter des circulations par Lyon en l'occurrence.
3. Un raccordement direct de la ligne à Lyon Perrache pour éviter de passer systématiquement par Lyon Part-Dieu pour desservir Perrache.

Bénéfices globaux que peut apporter le projet pour l'ensemble de la France. :

Ils répondent aux deux piliers, objectif majeur :

- Le premier étant la desserte du centre de la France. On a des gains de temps très importants pour la grande majorité des villes qu'on a pu voir sur la carte tout à l'heure. On a cité quelques exemples que vous pouvez voir sur la diapositive. On a aussi de nouvelles relations grande vitesse qui seraient offertes par le projet entre Clermont et Roissy ou Clermont et Lille. Ce sont aussi des choses qui n'existaient pas actuellement en trajet direct.
- Le deuxième étant une alternative à l'actuelle LGV Paris-Lyon avec, dans tous les scénarios, une désaturation de l'axe actuel, donc un gain de régularité à la fois pour les voyageurs qui sont maintenus sur la ligne existante, et pour ceux qui seraient reportés sur la nouvelle ligne.

De plus, dans les scénarios Médian et Est, un gain de temps de 10 mn entre Paris et Lyon (ce qui n'est pas forcément capital entre Paris et Lyon) mais très important sur un trajet Paris-Marseille, Paris-Montpellier, Paris-Sud-est pour permettre un report modal important du mode aérien vers le mode ferroviaire, et donc répondre à un enjeu national du Grenelle.

Parallèlement, le projet offre des améliorations des transports régionaux, que ce soit en province ou en Ile-de-France

Quelques éléments pour éclairer le projet

A ce stade, ce sont des éléments techniques soumis au débat, étant entendu que pour prendre sa décision, RFF prendra en compte à la fin les éléments techniques qui seront proposés et débattus, et l'avis du public qui aura pu être entendu pendant les quatre mois de débat à venir.

Le volet environnemental.

Vous voyez toute la grande zone d'étude du projet de Paris jusqu'à Lyon, Orléans et Clermont. On a identifié toutes les zones sensibles, par exemple sur le milieu humain, tout le volet patrimonial, les zones urbaines denses qu'on voit se dessiner sur la carte. On a identifié le milieu physique, cela peut être le relief, les grands cours d'eau (Seine, Loire, Saône) ; les milieux naturels (en particulier le massif forestier de la Sologne, la Sologne bourbonnaise, la forêt de Fontainebleau.

On constate sur la carte, compte tenu de la taille du territoire et de l'ampleur géographique du projet, qu'aucun des scénarios qu'on a pu dessiner ne pourra éviter toutes ces zones sensibles. Donc, chacun de ces scénarios va croiser à un moment donné certaines de ces zones sensibles. On a essayé d'évaluer le risque qu'un futur tracé dans ces zones impacte plus ou moins des milieux sensibles.

A l'écran, un tableau de synthèse de cette expertise environnementale, avec des scénarios Ouest et Ouest-Sud plus pénalisés sur le plan du milieu humain, du fait du passage à Orléans du site de la Vallée de la Loire classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO en particulier, et sur le plan du milieu naturel par la traversée de la Sologne, plus grande zone Natura 2000 d'Europe. A ce titre, je peux d'ores et déjà dire que le volet Ile-de-France est de toute façon un enjeu particulièrement important sur le volet environnemental, mais il est dans tous les scénarios.

De fait, ce n'est pas discriminant sur les couleurs qu'on peut voir dans le tableau général, mais l'Ile-de-France est un élément extrêmement important pour la suite des études, si elles devaient se poursuivre sur le volet environnemental.

Autre élément d'éclairage, l'analyse socioéconomique. Ce n'est pas une analyse financière, l'idée de l'analyse socioéconomique consiste à évaluer pour la collectivité nationale dans son ensemble tout ce que le projet va pouvoir apporter comme avantages nouveaux, des gains de temps de parcours, des gains de confort, des gains de sécurité et de voir les inconvénients (coût financier, coût environnemental). Tout cela est monétarisé et mis dans une unité de référence (euro), mais cela aurait pu être des pommes de terre. C'est une unité pour comptabiliser tout cela, et on en tire des indices pour voir si de la valeur socioéconomique est créée pour la collectivité.

On utilise des éléments nationaux, extérieurs au projet, hypothèse de croissance du PIB, de croissance démographique, évolution du prix du pétrole par exemple. On utilise aussi des éléments propres au projet :

Son coût. Tous les avantages que l'on a pu identifier précédemment ont un coût, compte tenu de la taille du projet, on est entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios sur l'ensemble du projet.

Deuxième donnée propre au projet : le gain de voyageurs permis par le projet, c'est-à-dire le nombre de voyageurs qui demain se déplaceront grâce à POCL et qui jusqu'à maintenant, soit ne se déplaçaient pas - et maintenant ils y trouveront un avantage - soit se déplaçaient par d'autres modes que le ferroviaire : l'avion ou la route. Là, on est entre 5,1 et 6,5 millions annuels de voyageurs nouveaux d'après nos études.

Tout cela est évidemment utilisé dans des modèles socioéconomiques éprouvés, les mêmes pour tous les projets d'infrastructures.

Cela nous donne deux indices :

- Le premier étant la valeur actuelle nette, qui est en fait la différence entre tous les avantages que l'on peut tirer du projet et tous ces coûts monétarisés en euros. Donc, on est entre 1,1 et 10 milliards d'euros de valeurs socioéconomiques créées. Dans tous les cas, c'est positif. Le projet crée de la valeur pour la collectivité.

Le deuxième enseignement est que c'est contrasté selon les scénarios. On pourra l'expliquer évidemment par la suite, si vous le souhaitez.

- Le deuxième indice est le taux de rentabilité interne. C'est en fait une autre façon d'exprimer la même idée, on est entre 3,8 % et 5 %, sachant que ce doit être comparé à 3,6 % (valeur tutélaire imposée par l'Etat) : même enseignement que précédemment.

Un petit zoom sur le territoire d'Ile-de-France

Tous les éléments Ile-de-France, en particulier les cartographies, n'ont pas pu être insérés dans le dossier du maître d'ouvrage diffusé pour l'ensemble du débat public. C'est pourquoi la commission a mis ce soir à votre disposition des petites cartographies spéciales où l'on retrouve les cartes spéciales Île-de-France.

D'où viennent les données graphiques de l'Île-de-France ? On a recensé à nouveau toutes les zones sensibles qu'on pouvait connaître dans le milieu physique, dans le milieu naturel, dans le milieu humain et on l'a croisé avec des enjeux fonctionnels que sont : obtenir le temps de parcours nécessaire entre Paris et Lyon, relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse (objectifs fixés par l'État).

A l'écran, on retrouve sur le fond de carte, une hiérarchisation informatique des enjeux environnementaux au sens très large, et à partir de ce type de carte, on a essayé de rechercher des principes de passage (A, B, C, D en l'occurrence) pour éviter au maximum les zones les plus sensibles, sachant qu'en Ile-de-France, il n'existe pas de secteur où il n'y a pas de zone sensible. Le but de l'opération est d'éviter les zones les plus sensibles et de rechercher des principes de connexion (1, 2, 3 et 4), non loin des lignes existantes. On peut imaginer que si l'on devait être en surface pour rejoindre Paris, il sera plus simple de s'inscrire dans un corridor déjà existant.

Le principe de passage D a été assez rapidement écarté au cours des études. Pour rejoindre Orléans, cela nécessite de faire une diagonale relativement importante, sachant qu'après on doit repartir à Lyon. Ce grand zigzag ne nous permettait pas du tout d'assurer des services grande vitesse dans les temps requis. Donc, le principe D a été écarté.

Le principe de passage C l'a été également d'une part car on retrouvait un peu, même si c'était moins marqué, la même problématique pour relier Orléans, et on avait un passage vers la vallée de l'Essonne, et en plein milieu du parc national régional du Gâtinais, qui posait des problèmes environnementaux relativement importants.

Suite à cela sont restés les deux principes de passage A et B. A partir de là, il restait aussi trois principes de connexion, le 4 ayant été écarté avec le D. Le 1 et le 3 sont restés, le 1 étant l'idée d'une connexion plutôt vers la ligne Paris-Orléans existante, le 3 étant l'idée d'une connexion plutôt sur la ligne Paris-Melun existante (dessinée vers Lieusaint). L'idée du 2 portait sur la ligne Paris-Évry-Malesherbes, qui a été écartée pour des raisons techniques et environnementales également.

Ces principes A et B connectés à 1 et 3, ont donné ce que l'on appelle l'option de passage en Ile-de-France. Cette option de passage est en fait une bande à la même échelle pour l'ensemble du territoire du projet jusqu'à Lyon. Là, on a mis la partie Ile-de-France. Dans cette option de passage, des études techniques de tracés précis seraient réalisées ultérieurement, si le projet devait se poursuivre.

A l'échelle du projet, cette bande n'est pas forcément très large. En revanche, à l'échelle de l'Île-de-France, vous constatez qu'elle l'est nettement plus. On a essayé de vous présenter dans le dossier du maître d'ouvrage des schémas exploratoires, puisqu'on n'en est pas au stade des études techniques, c'est-à-dire des idées de ce que l'on pourrait étudier à l'intérieur de cette zone. On en a imaginé cinq, que l'on va essayer de vous détailler maintenant en vous expliquant comment cela pourrait fonctionner. Evidemment, on pourrait en imaginer encore

beaucoup d'autres, les combiner entre elles. Là, on attend vraiment du débat des retours sur ce sujet et d'être nourri pour la suite éventuelle des études.

Comment peuvent marcher ces schémas exploratoires ? On va toujours retrouver en fond de carte le réseau existant. En violet sont mentionnées les lignes à grande vitesse en région parisienne : la ligne à grande vitesse partant de Montparnasse Atlantique qui va vers Bordeaux, à l'Est la ligne à grande vitesse Paris-Lyon (la dernière et l'ancienne au niveau de Lieusaint), et totalement à l'Est la LGV d'interconnexion qui va à Marne-la-Vallée puis à Roissy. Au milieu en bleu, on retrouve le réseau qu'on va qualifier de classique existant. On voit la ligne Paris-Orléans existante qui passe donc à Juvisy puis à Brétigny, la ligne Paris-Évry par Corbeil et la ligne Paris-Melun par Lieusaint se dessiner, et au milieu le barreau Massy-Valenton, la grande ceinture.

On schématise ensuite le projet de barreau d'interconnexion Sud qui a donné lieu à débat public il y a quelques mois, et donc on retrouve la schématisation des trois scénarios possibles.

Premier schéma possible de la ligne POCL dans ce contexte. On voit en trait plein l'arrivée en surface de la ligne à grande vitesse dans un secteur plutôt essonnien. On a imaginé en pointillés une poursuite en tunnel pour montrer que dans un secteur sensible on peut imaginer la présence d'un tunnel en Ile-de-France. Là, on l'a fait ressortir dans un secteur qu'on peut identifier vers Choisy-le-Roi, mais évidemment cela peut être à un autre endroit. Au-delà, on poursuit sur deux voies nouvelles en surface, que l'on a identifiées par trois traits. On ne rejoint pas le réseau existant, c'est une ligne à grande vitesse neuve jusqu'à Paris Austerlitz, puisqu'on est en gare d'arrivée Paris-Austerlitz.

En bas, on observe un petit décrochement de la ligne à grande vitesse vers la ligne existante au sud de Brétigny. Comment pourrait fonctionner ce type de schéma ? Un train qu'on appelle radial, un TGV qui va à Paris et qui arrive du sud (Clermont, Lyon) va tout droit jusqu'à la gare de Paris Austerlitz. C'est relativement simple.

On a aussi des trains inter-secteurs province-province. Ceux-ci ne vont pas à Paris, par exemple un train Clermont-Roissy va utiliser à un moment donné la ligne d'interconnexion pour contourner Paris et aller jusqu'à Roissy. On a imaginé que ces trains sortaient par le petit barreau à grande vitesse et utilisaient le réseau existant, en l'occurrence au sud de Brétigny. On a identifié les gares de Brétigny et de Juvisy car ces trains seraient peu nombreux sur POCL. Par nature, POCL est un projet Paris-province, et non province-province en termes de quantité de trafics. On est sur un ordre de grandeur de 8 à 10 trains province-province par jour. On s'est dit que l'on pourrait arrêter ces trains dans des gares existantes, car on ne va pas construire une gare nouvelle pour 8 à 10 trains. On l'a regardé sur des exemples à Brétigny et Juvisy. Certes, si possible moyennant quelques aménagements éventuels. C'est le type de propositions que l'on pourrait faire dans le cadre des études. On voit ce train qui est poursuivi vers Massy pour aller à l'Ouest, soit vers l'est pour aller à Roissy puis à Lille éventuellement.

Dans le deuxième schéma que l'on a imaginé, on retrouve un peu le même principe : la LGV qui arrive, puis qui rentre en tunnel en Île-de-France jusqu'à Paris Austerlitz, et on ressort juste avant l'arrivée en gare. Dans ce cas, on a imaginé une boîte où l'on pourrait avoir une correspondance avec le réseau de surface. En fait il, il s'agit d'une gare en tranchée semi-enterrée. Évidemment, l'idée étant de faire sortir toujours nos fameux trains province-province pour les faire utiliser le réseau existant. Typiquement, un train nouveau Clermont-Roissy par exemple sortirait donc au niveau de cette tranchée de correspondance, en l'occurrence à Juvisy avec éventuellement là aussi possibilité d'un arrêt, puis utiliserait le réseau existant pour rejoindre sa destination finale.

On pourra revenir sur cette vue en coupe de ce que pourra être une tranchée de ce type, avec le tunnel qui continue tout en dessous jusqu'à Paris et donc un tunnel permettant une tranchée couverte au milieu pour faire un arrêt, puis sortir sur le réseau existant.

Troisième exemple, on retrouve à nouveau notre tunnel quasiment dans toute la partie à partir du sud Essonne jusqu'à la Gare d'Austerlitz. Là, on a symbolisé l'option d'Orly. Quand on croise physiquement le projet d'interconnexion sud, il existe un projet de gares dans le barreau d'interconnexion sud. L'idée étant de créer une correspondance avec une gare à Orly. Cela ne peut pas être la même gare, car l'autre projet est Est-Ouest, et celui-là Nord-Sud, donc les deux gares ne sont pas orientées dans le même sens. Ce serait donc deux gares en correspondance, on pourra aussi y revenir tout à l'heure. Cela a en particulier des impacts en termes de coût. Dans ce cas, hypothèse d'une gare à Orly qui permettrait d'arrêter des trains Paris-province, et non plus comme tout à l'heure des trains province-province. On est sur un nombre de circulations concernées nettement plus important avec aussi des impacts sur la circulation différents.

À nouveau, dans ce cas, car on peut combiner les schémas, on a gardé le petit barreau au sud de Brétigny pour faire sortir nos trains province-province et créer des arrêts éventuels à Brétigny, à Juvisy ou ailleurs sur le réseau existant.

Quatrième exemple de schéma identifié, c'est faire un mixte de ce que l'on a vu précédemment pour montrer que l'on peut tout imaginer. On arrive à nouveau en surface, on commence le tunnel et à l'endroit de cette fameuse boîte, ou tranchée couverte à Juvisy, on sort et on fait deux voies cette fois-ci en surface. C'est pour montrer que l'on peut combiner différentes options.

On voit un train Paris-province, qui va directement en Gare d'Austerlitz et un train province-province qui lui, sortirait à Juvisy et utiliserait le réseau existant comme tout à l'heure.

Cinquième exemple, l'autre côté de l'option de passage. On ne les a pas forcément tous identifiés ici, mais avec les mêmes idées de combinaisons possibles : orientation plutôt vers Lieusaint, en l'occurrence en surface avec un petit tunnel qui est une traversée sous fluviale. Au-delà de Lieusaint, un tunnel à nouveau que l'on a arrêté dans la zone de Choisy, mais cela peut vraiment être ailleurs, et deux voies en surface jusqu'à la Gare d'Austerlitz. Donc, un train province-Paris qui utilise l'ensemble de l'infrastructure jusqu'à la gare finale à Paris, puis un train province-province qui pourrait sortir au droit de Lieusaint sur le réseau existant et rejoindre donc les réseaux d'interconnexion par la ligne existante Paris-Melun.

Juste pour caractériser rapidement les schémas et donner une idée des avantages et des coûts.

Le coût et les temps de parcours

Dans les grands scénarios généraux du projet : 12,2 à 14 milliards d'euros. Le coût est basé sur l'exemple du schéma 1. Les schémas suivants peuvent être plus ou moins chers, selon que l'on ajoute des tunnels, une gare ou au contraire que l'on fait juste une tranchée couverte, on voit des variations. Les temps de parcours peuvent être eux-mêmes diminués de 1mn30 ou augmentés de 2mn à 2mn30, avec un niveau de précision qui commence à être important et qui n'est pas d'ailleurs forcément à l'échelle du projet dans son ensemble.

Dernier point, on a parlé de ligne à grande vitesse et de possibilité de service TGV, soit qui vont à Paris, soit province à province, avec des possibilités d'arrêts à Orly dans l'option de gare nouvelle, dans des gares existantes : Lieusaint, Brétigny, Juvisy identifiées mais pourquoi pas d'autres ? La question que l'on se pose derrière étant : quel impact, quelles conséquences et quel lien avec les transports régionaux, en l'occurrence les RER ou les Transilien en Ile-de-France ?

On a essayé d'identifier avant le projet quel type de circulations existe sur les lignes que nous connaissons, qui arrivent à Austerlitz et Gare de Lyon : la ligne Paris-Orléans d'un côté, la ligne Paris-Melun qui va jusqu'à Clermont de l'autre. En Gare d'Austerlitz, on a des RER C que l'on voit en jaune sur cette diapositive. On a des services Paris-Orléans-Blois en bleu. On a des services Corail, TEOZ Paris-Châteauroux, Paris-Bourges-Montluçon en marron.

Qu'est-ce qui arrive Gare de Lyon ? Les RER D, les TER, les Transilien (en vert). On a les TEOZ Paris-Clermont avec quelques Corail Intercités s'arrête à Nevers. On a évidemment tous les TGV qui eux sont sur la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon et qui arrivent aussi Gare de Lyon.

Que se passe-t-il avec le projet ? Deux voies nouvelles qui arrivent jusqu'à Austerlitz avec une éventuelle possibilité technique Gare de Lyon. Sur ces deux voies nouvelles, on va faire circuler des TGV qui vont remplacer certaines des circulations que l'on a identifiées jusqu'à présent. Par exemple, des circulations TEOZ seraient supprimées si à la place on a un TGV pour certaines destinations.

Tous les Paris-Châteauroux, Paris-Bourges-Montluçon par exemple passent en TGV. Donc, ils disparaissent du schéma précédent et vont sur nos deux voies nouvelles. 75 % des Paris-Orléans-Blois disparaissent et vont sur les deux voies nouvelles. Tout cela libère en ordre de grandeur, à ce stade des études, 45 sillons ou 45 possibilités de trains par jour sur la ligne Paris-Orléans. Même principe côté gare de Lyon, on a environ 15 sillons en moins avec les TEOZ Paris-Clermont, remplacés par des TGV qui eux circulent sur les deux voies nouvelles en rouge. Donc, environ 15 possibilités de trains supplémentaires par jour côté Gare de Lyon. Puis, avec une autre problématique, selon les scénarios, 60 à 110 TGV en moins sur la ligne existante qui vont sur les deux nouvelles voies en rouge.

Sur la LGV existante, c'est le principe de désaturation. Sur les lignes Paris-Orléans et Paris-Melun, des capacités nouvelles sont offertes et peuvent profiter directement au RER C d'un côté et au RER D de l'autre, mais aussi à toutes les circulations intéressées par ces lignes le cas échéant.

Nous avons essayé de regarder en constant si les capacités offertes par l'ensemble du système (les voies existantes plus les deux voies nouvelles) permettent de répondre à la fois aux objectifs du projet POCL que l'on a pu identifier, aux objectifs de desserte RER qui ont été identifiés dans les schémas directeurs des RER C et D.

A ce stade, et selon les études dont on dispose, on a constaté que les capacités offertes par cet ensemble permettraient de répondre à tous les objectifs de chacun. Autrement dit, deux voies nouvelles sont créées et on répond à l'ensemble des possibilités nécessaires. On a eu l'occasion de partager et de présenter techniquement avec le STIF et la région Ile-de-France concernés par ces problématiques.

C'était ce que l'on voulait vous présenter en introduction.

Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public : Comme l'a précisé Michel Gaillard, chacun peut intervenir, comme l'a fait Monsieur, en essayant de restreindre son discours et limiter son intervention à trois minutes, j'essaierai d'être ferme et dur avec vous pour que chacun puisse s'exprimer. Puis, on laissera aussi RFF répondre aux différentes questions et arguments que vous aurez avancés afin qu'il y ait débat.

Monsieur le Maire nous a fait savoir qu'il avait une contrainte qui l'empêchait de rester très longtemps. Comme tout à l'heure, vous vous êtes limités à des propos de bienvenue, ce dont je vous remercie, je vous propose de reprendre la parole.

Jean-Philippe DUGOIN-CLÉMENT, Maire de Mennecey : Merci, ne me tapez pas dessus si je suis trop long.

La première question qui me vient concerne l'opportunité du projet, point qui a été évoqué précédemment. Nous sommes en Île-de-France sur des schémas de saturation complète du RER. Il s'agit là d'un investissement colossal qui représente une quantité de personnes transportées très inférieure à ce que transporte quotidiennement le RER. Aujourd'hui, le RER D, avec 600 000 voyageurs par jour, soit deux fois plus que l'ensemble des LGV.

Concernant les différents tracés, il y a un problème de fond. On passe par le PNR (parc naturel régional du Gâtinais), selon les tracés, on l'écorne plus ou moins. Mais, quel intérêt de conserver un PNR, et je pense que Jean-Jacques Boussaingault en dira un mot, s'il doit être traversé par une ligne à grande vitesse ?

Dernière chose qui me semble essentielle, nous sommes sur un territoire grand francilien, essonnien qui a été depuis des années un territoire de relégation en termes de transport, en termes d'infrastructures de transport, Paris la petite couronne et les grandes capitales provinciales arrivant à drainer l'ensemble des crédits.

Au travers du projet POCL, et je m'en félicite pour eux, on va amener les habitants d'Orléans à voyager dans de meilleures conditions et dans des délais plus courts que les habitants d'Etampes ou de La-Ferté-Allais, ou encore de Mennecey. Par rapport à notre grande couronne, qui a été très longtemps oubliée, à qui on va imposer, si ce projet doit se faire, des nuisances écologiques, des nuisances environnementales, des nuisances en termes de cadre de vie non évidentes, quelles sont les contreparties qui peuvent être amenées par RFF ? On a évoqué effectivement un certain nombre de créneaux de passages supplémentaires pour les RER. De toute façon, ces créneaux devront se faire. À l'horizon 2005, si l'on n'augmente pas la fréquence des RER, avec l'augmentation de la population en grande couronne, on arrivera à saturation. Il m'intéresse de savoir concrètement ce que propose le maître d'ouvrage. Que propose l'État pour faire de ce qui peut être vécu ou subi comme une peine, une opportunité ?

Comment faire d'un territoire, qui en termes de transport a été un territoire de relégation, un territoire de consécration au travers de ce projet ? Si l'on n'arrive pas à avancer là-dessus, on sera sur des schémas très compliqués.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci de cette intervention à la fois concise et riche. Je propose, étant donné la densité des questions, que vous répondiez tout de suite à un certain nombre de points qui ont été soulevés. On reprendra évidemment les questions, les interventions de la salle immédiatement après.

Thomas ALLARY : Je vais les reprendre dans l'ordre dans lequel je les ai entendues. L'opportunité est effectivement la question soulevée dans le débat. Vous avez évoqué à travers plusieurs questions une problématique de saturation des RER, plus prégnante que celle des TGV. En fait, pour RFF, ce sont bien deux enjeux complémentaires, le fait qu'il y ait des problématiques de capacité sur les services de RER n'empêche pas que l'on rencontre également des problématiques de saturation, en particulier sur la LGV Paris-Lyon.

L'idée de ce que l'on a essayé de présenter avec POCL consiste à montrer qu'avec un projet, on ne va pas forcément répondre à un seul de ces enjeux, mais bien au deux, ou en tout cas offrir une possibilité technique de répondre aux deux. Cela répond à l'idée que j'ai entendue, que les sillons nécessaires au RER, de toute façon, devront être libérés ou créés d'une façon ou d'une autre. Effectivement, ils devront l'être.

Avec POCL, on est en train de se dire qu'il est peut-être possible de les créer, pas uniquement pour eux, mais au bénéfice d'encore plus monde. N'a-t-on pas finalement la possibilité de rendre service à encore plus de voyageurs, mais en répondant à la problématique du quotidien, en plus de la problématique initialement envisagée des TGV.

Je le pose pour l'instant sous forme de question : dans POCL n'a-t-on pas une opportunité de faire d'une pierre deux coups ?

Olivier KLEIN : On reviendra peut-être sur le PNR ?

Thomas ALLARY : A ce stade, j'ai effectivement entendu que les options d'arrivées sur la région parisienne concernent toutes le PNR ; ce que je confirme. J'ai effectivement dit que si le projet devait être poursuivi, on est sur un des enjeux environnementaux les plus importants du projet dans son ensemble.

Olivier KLEIN : Je pense que l'on aura d'autres interventions sur ce thème. On me demande toutefois de rappeler que vous avez la possibilité de poser des questions écrites, vous les remettez aux hôtesse qui nous les passeront et elles seront relayées depuis la tribune, pour ceux qui auraient plus de difficultés à s'exprimer en public.

Maryvonne NOËL, Comité des usagers de la ligne C en Essonne : J'ai été un peu surprise en lisant l'étude que l'on trouve sur le site Internet concernant l'insertion en Île-de-France, de constater que l'on estime le schéma directeur des RER C et D comme des solutions à long terme. Ce n'est pas du tout le cas, ce sont des solutions à moyen terme pour enrayer la dégradation continue due entre autres à la saturation. Tous les 10 ans, nos trafics augmentent de 30 %, ce qui provoque énormément de perturbations et de plus en plus. Ces schémas directeurs n'ont aucune ambition d'augmenter la capacité des faisceaux, mais seulement d'enrayer les perturbations en ayant des systèmes d'exploitation plus robustes. Ce sont uniquement des schémas d'exploitation.

Pour ce qui concerne le RER C, la seule possibilité à plus long terme d'augmenter la capacité, c'est précisément les deux voies supplémentaires, qui dans plusieurs variantes utilisées, sont prises pour le TGV. C'est le seul horizon d'amélioration, dont nous disposons. Ce sont les seuls emprises foncières disponibles entre Choisy-le-Roi et Paris, il n'y a rien d'autre. Si vous les prenez pour la LGV, on ne les aura pas pour les RER. Or, rien n'est prévu pour augmenter la capacité en termes d'infrastructures de transport pour les transports régionaux. Pour toute l'Essonne, il n'y a rien d'autre.

Je veux bien que ce soient des lignes anciennes, mais elles sont limitées d'abord en foncier. Si vous passez en tunnel et non pas en tranchées, on peut estimer qu'au-dessus on peut encore trouver deux voies pour le RER C. Aujourd'hui, on en est déjà à restreindre le nombre de trains qui arrivent et qui poursuivent dans Paris, pour pouvoir diminuer les perturbations, c'est-à-dire des trains supprimés.

Une autre remarque, les 45 sillons dont vous parlez, qui seraient libérés grâce au POCL, concernent la journée. Or, les trains de grandes lignes aujourd'hui passent surtout en heures creuses. Ce n'est pas en heure creuse que l'on a besoin de sillons mais aux heures de pointe. Je ne vois pas du tout en quoi cela va résoudre les problèmes de nos RER.

Olivier KLEIN : Merci.

Francis CHOUAT, Premier vice-président du Conseil Général de l'Essonne : Je voulais expliciter très brièvement la position que le Conseil Général a adoptée à l'unanimité, à l'inauguration de ce débat public, dans sa séance de lundi qui donnera lieu à un cahier d'acteurs parmi d'autres. Excusez-moi du caractère peut-être un peu schématique de

quelques éléments d'argumentation, mais le temps est compté dans les interventions, et c'est normal.

S'il n'y a aucun doute que ce projet présente du point de vue de l'aménagement national du territoire un intérêt évident, il est hors de question dans l'état d'esprit des élus du Conseil Général, et je pense de nombreux élus, de considérer le département de l'Essonne comme un simple territoire de passage. La création d'une telle ligne, dans l'hypothèse où les financements existent, doit être aussi un élément d'aménagement et de développement du centre Essonne. La question d'un arrêt dans le territoire de l'Essonne de manière privilégiée dans le secteur à déterminer de Brétigny, est pour nous une question absolument essentielle, du point de vue du développement de ce secteur et d'éventuels autres projets.

En prolongement de l'intervention de l'intervenante précédente, il faut clarifier les choses sur la façon dont ce projet vient non pas seulement ne pas gêner le développement de la ligne C du RER, mais il y a effectivement nécessité de libérer totalement les sillons permettant d'améliorer la qualité du transport de banlieue, y compris naturellement le transport de fret.

Excusez-moi, je suis arrivé avec un peu de retard et je ne sais pas comment les choses ont été présentées à cet égard, et d'autres interviendront après moi avec d'ailleurs encore plus de compétences. Il n'y a pas seulement un problème d'insertion environnementale dans ce projet, à travers l'ensemble des territoires concernés. Naturellement, il faut envisager la possibilité de traverser des zones urbaines en souterrain. Il y a un vrai problème d'impact environnemental.

Ce n'est pas seulement un problème de tunnel ou de tranchée, mais de prise en considération préalable de ce que sont les territoires essonniers traversés, et en particulier le Gâtinais français. Il y a également sur les champs que vous avez présentés, sur lesquels il faut faire des études, d'autres sites classés. C'est la raison pour laquelle nous considérons qu'il faut pouvoir à travers le débat public étudier les possibilités qui évitent la traversée du Gâtinais français, et peut-être qui examinent - ce qui ne semble pas être le cas dans les documents préparatoires au débat public - l'approche dans les emprises de l'actuelle ligne C du RER ou des lignes TER ce qu'il est possible d'envisager.

Olivier KLEIN : Pensez au chronomètre.

Francis CHOUAT : Je termine en disant que ce projet présente naturellement un intérêt évident, mais à ce stade il y a des conditions absolument préalables que le débat public doit éclairer pour faire en sorte qu'il puisse devenir une réalité dans l'hypothèse où les financements existent pour ce faire, et à condition que ce ne soit pas, comme l'a dit le Maire de Mennecey, au détriment de la priorité à l'amélioration des transports quotidiens d'aujourd'hui des Franciliens.

Olivier KLEIN : Merci, après on donnera la parole à RFF.

Bernard DECAUX, Maire de Brétigny-sur-Orge, Président de Alerte C (association des élus de la ligne C du RER) : Je vais essayer de répondre d'abord à la première question que le Président, Michel Gaillard, a posée lors de son intervention préliminaire. Est-il opportun de faire cette ligne POCL ? Evidemment oui, pour des raisons qui ont déjà été évoquées de saturation de la ligne historique Paris-Lyon. J'ai assisté au débat du 5 octobre à Orléans. La desserte des territoires du grand centre est une nécessité absolue qui a été exprimée par la plupart des élus, qui d'ailleurs, dans leur grande sagesse collective, ont exprimé le fait qu'ils devaient se mettre d'accord sur un tracé dans le grand centre pour que cette ligne puisse effectivement voir le jour, les différends pouvant être la meilleure cause de la non-réalisation de cette ligne.

Je vais m'inscrire dans ce que vient de dire Francis Chouat. En Essonne, nous considérons que nous sommes déjà les oubliés du Grand Paris Express. Nous sommes dans un territoire en développement, qui connaît une pression en matière d'habitat, mais nous avons aussi des grands projets comme les 300 ha à aménager autour de la base aérienne de Brétigny.

La desserte en Essonne est un enjeu d'aménagement du territoire sud francilien absolument incontournable, auquel je souhaite vraiment que ce débat puisse répondre positivement.

La synergie à trouver avec la ligne C est une quasi évidence, avec les éléments donnés par RFF, je pense que l'on a déjà des solutions intéressantes. On peut délester le réseau existant au bénéfice du RER C pour l'axe Paris-Etampes, et la mise à 6 voies entre Bibliothèque François Mitterrand et Juvisy pour permettre avec les délestages possibles que vous avez évoqués de renforcer la desserte de la ligne C du RER. Dans ce cadre, je considère, et je connais un peu le nœud ferroviaire de Brétigny, qu'il est un peu sous-utilisé. Il me semble intéressant d'examiner un lien entre Brétigny et la ligne POCL.

Olivier KLEIN : Je vous remercie.

Thomas ALLARY : Un éclairage complémentaire par rapport à ce que j'ai cru comprendre au sujet des voies supplémentaires, dont vous avez dit qu'elles seraient créées pour les TGV. Je vais revenir sur l'historique de nos réflexions. On a effectivement répondu à un projet grande vitesse avec des enjeux identifiés que j'ai rappelés tout à l'heure.

Quand on est arrivé en Ile-de-France, on a regardé le lien avec le RER, et là on s'est effectivement rendu compte que les deux voies de POCL entraînaient une libération de capacité au bénéfice des RER C et D en premier lieu, et peut-être d'autres circulations.

Il existe déjà un projet ou en tout cas des études, pour deux voies supplémentaires que l'on appelle parfois sextuplement au bénéfice du RER C. On a regardé en termes de capacité si l'on répondait à tous les services, toutes les ambitions de chacun : RER, TGV avec deux voies, quelles qu'elles soient.

Donc, je vous ai bien dit tout à l'heure qu'en termes de capacité avec deux voies, sait-on répondre à tout le monde ?

Olivier KLEIN : Deux voies supplémentaires.

Thomas ALLARY : La construction de deux voies nouvelles.

Olivier KLEIN : Indépendamment du sextuplement.

Thomas ALLARY : Tout à fait. Nous avons regardé différents scénarios, comme les TGV sur ces deux voies nouvelles, et donc les sillons libérés sur les voies existantes pour les RER, pour donner encore plus de places sur les voies existantes au RER. En termes de capacité, cela passe à chaque fois. C'est ce que l'on a réussi à montrer techniquement.

On est plus en l'état de poser une question : ne faut-il pas réfléchir ensemble à ce que ce sont ces deux voies, pour qui sont-elles, n'y a-t-il pas un projet technique unique qui servirait à tout le monde ? Dans ce cas, avec des délais qui ne devront pas être ceux de POCL, les délais plus importants du RER devraient primer.

En tout cas, l'enseignement de nos études partagé avec le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) et la région est que l'on n'a pas besoin de quatre voies nouvelles pour les RER et les TGV. Avec deux voies nouvelles, tous les services (RER, TGV) tels qu'ils sont identifiés à ce stade seront possibles.

Sylvain CAILLOT : On part d'une situation actuelle où il y a quatre voies, sur lesquelles circulent des trains grande ligne, des TER et des RER. Pour l'instant, il y a un principe de deux voies dédiées pour les RER qui s'arrêtent dans toutes les gares et deux voies sur lesquelles circulent des RER express, les Corail et les TER. En créant deux voies, on pourra un peu plus spécialiser les voies RER, ce qui va créer beaucoup de souplesse.

On a fait des exercices, et les chiffres sont très schématiques. Vous avez le détail de l'exercice fait en heures de pointe. Vous avez raison, Madame, c'est l'heure de pointe qui est intéressante, et non le trafic général dans la journée. On ne sait pas encore ce que seront les schémas de desserte cible du STIF, mais on a raisonné sur des principes.

Aujourd'hui, on a 24 RER en heure de pointe, 6 trains grande ligne et 2 TER. A terme avec les deux voies supplémentaires et en réorganisant les circulations on peut viser des schémas avec 36 RER en heures de pointe pas tous omnibus. Je ne suis pas en mesure de vous parler du schéma de desserte. On a raisonné sur la base des principes du schéma de desserte validé en 2009 par le STIF. C'est en reprenant ces principes et en les adaptant, car depuis les hypothèses d'infrastructure ont un peu changé, et le projet POCL est apparu. Les principes à la base de l'élaboration de ce schéma sont toujours respectés.

Olivier KLEIN : Merci.

Jean-Jacques BOUSSAINGAULT, Président du Parc naturel régional du Gâtinais français : J'entends quasiment le même discours de M. Allary depuis un certain nombre de mois, en nous promettant l'amélioration des RER C. Ce n'est pas en 2025 qu'il faut le faire, mais maintenant. C'est maintenant que les utilisateurs ont besoin que les RER dans l'Ile-de-France fonctionnent normalement et rapidement.

Concernant le Parc naturel du Gâtinais français, et je veux rassurer mon collègue de Mennecey, on ne va pas se laisser abattre et mourir pour un TGV.

Les services de RFF ont effectivement oublié dans la synthèse que le parc naturel était classé patrimoine mondial de l'Unesco. Il ne devait pas y avoir assez de pages pour l'indiquer dans sa synthèse. C'est déjà un patrimoine mondial qu'il faut protéger.

Il y a le patrimoine européen avec l'ensemble des sites Natura 2000 que vous allez traverser, l'ensemble des sites classés au niveau national que sont la Vallée de l'Essonne, la Vallée de l'École, la Vallée de la Juine.

Je voudrais aussi vous rappeler une étude du muséum d'histoire naturelle sur ce territoire, même en plaine, il n'y a pas que des petites herbes, mais aussi des plantes protégées au niveau national et au niveau international.

Vous nous promettez des compensations, mais nous ne sommes pas à vendre. Vous ne pourrez pas remplacer ce que vous allez détruire en matière de faune, de flore ; ce sera irremplaçable.

Il y a également toutes les personnes qui vivent autour de ce tracé, même si ce sont des champs de betteraves, il y a des femmes et des hommes qui vivent, des villages qui n'ont pas envie d'avoir les nuisances sonores que vous allez leur imposer. Le PNR du Gâtinais et les PNR en France ne sont pas des territoires de réserve pour que l'on fasse passer tous les aménagements prévus sur un territoire.

Nous sommes tout à fait d'accord qu'il y ait un aménagement du territoire national, mais il ne doit pas être fait au détriment des hommes et de la nature. Nous avons des solutions alternatives, en proposant le sextuplement depuis l'entrée du département de l'Essonne sur la ligne C du RER pour que vous puissiez arriver. Vous m'avez répondu, Monsieur Allary, que

vous ne vouliez pas perdre 10 mn pour ce train à grande vitesse. Je suis quand même un peu atterré, on est prêt à démolir les paysages, la quiétude de ce secteur pour 10 mn, alors que nos administrés, les usagers des RER perdent jusqu'à parfois 30 mn ou une heure. Je pense qu'il faut raison garder et trouver des solutions qui soient acceptables par tous.

(Applaudissements).

Olivier KLEIN : Merci.

Daniel JOUANNEs, Essonne Nature Environnement : Je parle au nom d'Essonne Nature Environnement, dont vous n'avez malheureusement pas reproduit les cahiers d'acteurs. Je vais vous décrire grosso modo nos propositions, qui devraient satisfaire tous les intervenants.

Je ne pense pas qu'une gare à Orly soit nécessaire. Je ne vois pas pourquoi les voyageurs du sud du Centre Auvergne viendraient prendre leur avion à Orly alors qu'ils pourraient aller à Saint-Exupéry.

Vous avez montré qu'avec un tracé souterrain de Brétigny à Paris, on gagnait au maximum 2 mn.

Nous proposons d'utiliser le tracé actuel jusqu'à Brétigny en sextuplant les voies. Je précise qu'un bon régulateur sait bien mieux faire avec 3 voies qu'avec 2 voies plus une. Un tracé séparé pour les deux voies supplémentaires réservées au TGV, c'est beaucoup moins souple que trois voies pour une direction donnée.

Nous proposons de sortir plus à l'Ouest, à partir de Brétigny. On s'insérerait entre le site classé de la Vallée de la Juine et le site classé de la Vallée de la Renarde. On grimperait sur le plateau de la Beauce entre Mauchamps et Torfou en souterrain, en ménageant ainsi la liaison de la trame verte vers le bois de Saint-Eloi. On traverserait la Beauce au-dessus de Brière-les-Scellés. Il reste un point sensible, le franchissement de la Vallée de la Chalouette, mais on peut la contourner. Si on la contourne, on peut ménager un triangle pour rejoindre la LGV Atlantique. De ce fait, les voyageurs qui viendraient de l'Ouest ou du Sud-Ouest par la LGV Atlantique pourraient gagner Orléans, le Centre et le Sud-Est de la France. Donc, ils n'auraient pas besoin de passer par Massy, Orly, etc.

Notre dernier point est que nous proposons – et cela rejoint les territoires hors de l'Essonne – de pénétrer aux Aubrais par l'ancien tracé de l'aérotrain (les nuisances existent, on ne fait que les remplacer), et de faire une gare souterraine aux Aubrais, puis ensuite peut-être une traversée sous-fluviale souterraine.

De cette façon, on inclut réellement Orléans au réseau à grande vitesse, ce que l'on ne fait avec aucune des autres solutions. Avec les autres solutions, on dessert Orléans l'antenne, et ce n'est pas relier Orléans au réseau à grande vitesse.

Dernier point, je suggère d'effleurer Vierzon et de raccorder la LGV à la ligne Paris-Limoges, afin de desservir Limoges, Châteauroux par des TGV et d'éviter la construction de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

Je pense que notre proposition recevra un accueil favorable de la part de nombreux auditeurs dans cette salle.

(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci. Effectivement, je rappelle que ce cahier d'acteurs est d'ores et déjà disponible sur le site avec sans doute une carte illustrative permettant de bien comprendre la

proposition. Il sera distribué dans les mairies de l'Essonne où vous pourrez vous le procurer en version papier. Une troisième intervention et on redonne la parole à RFF.

Sylvain TANGUY, Maire du Plessis-Pâté : Je siège, ainsi que Essonne Nature Environnement, le PNR du Gâtinais et bien d'autres, à une commission préfectorale qui s'appelle la Commission des sites et paysages. Toute l'année, nous passons notre temps à refuser des projets de pétitionnaires au sein de cette commission, et ce n'est pas toujours simple à expliquer à ces pétitionnaires qui veulent grignoter les espaces naturels classés.

Je voudrais quand même rappeler que ce qui est valable pour de simples citoyens doit l'être également pour les entreprises publiques soient-elles. Au sein de cette commission, je serai attentif au tracé envisagé dans le projet POCL.

Je voudrais aussi qu'on m'explique pourquoi il ne serait pas possible, comme l'a dit M. Boussaingault, de créer ces deux lignes supplémentaires sur le tracé actuel du Paris-Orléans, et en quoi cela allonge les temps de parcours. Je ne vois pas du tout où est techniquement l'obstacle. Vous avez des territoires où il est possible de le faire, simplement à des coûts plus abordables que retracer des lignes dans les plaines ou dans nos vallées. Ainsi, je vous invite à reconsidérer ce point technique.

(Applaudissements).

Olivier KLEIN : Merci. Des réponses du maître d'ouvrage aux questions et interpellations.

Thomas ALLARY : Les interventions étaient assez denses. Monsieur Boussaingault parlait de la « promesse » d'amélioration sur le RER en 2025. Effectivement, je vous confirme que ce qui est lié à POCL a été travaillé à l'horizon 2025. Si l'on parle d'augmentation de capacités via l'infrastructure sur les RER, il faudrait effectivement avancer cette échéance pour la partie francilienne. On a effectivement d'autres problématiques beaucoup plus pressées sur l'exploitation des RER, mais qui ne relèvent pas du tout du projet POCL, sans qu'elles soient oubliées par ailleurs.

Je voudrais aussi revenir sur l'oubli que vous évoquiez dans la synthèse. Par définition, une synthèse ne reprend pas tous les éléments des études extrêmement denses mises à disposition du public sur le site de la commission, mais vous noterez que dans le dossier du maître d'ouvrage à disposition à l'entrée de la salle, en pages 130 et 131, nous retrouvons bien la mention du site de la réserve de biosphère à l'Unesco du PNR.

A travers plusieurs interventions, il y a eu cette idée d'une alternative par un sextuplement, ou deux voies nouvelles le long de la ligne Paris-Orléans jusqu'à Brétigny, puis qui s'écarterait encore plus à l'ouest que ce que l'on a imaginé. On l'a déjà entendu trois fois, évidemment on l'a noté, et c'est manifestement quelque chose qui va ressortir des échanges du débat.

J'ai eu l'occasion de vous expliquer en tête en tête, que je vais redire publiquement aujourd'hui, pourquoi à ce stade cela n'a pas été intégré dans le dossier. Effectivement, nous avons des objectifs de temps de parcours qui concernent les enjeux nationaux du projet sur Paris-Lyon et sur Paris-Clermont. On est avec la solution évoquée à plusieurs reprises sur des caractéristiques techniques (on n'est pas en ligne droite et on s'écarte plus à l'ouest) ne permettant pas de rejoindre Paris à Lyon en 1 h 55, c'est-à-dire au moins aussi bien qu'aujourd'hui.

Si demain on a une deuxième ligne qui coûte 12 à 14 milliards d'euros, et qui ne permet pas de rejoindre Lyon dans le même temps qu'aujourd'hui, vous imaginez bien qu'aucun exploitant ne voudra faire circuler ses trains dessus ou qu'aucun usager ne voudra monter dans ces trains qui mettent plus de temps. C'est en cela que ce type d'idées ne répondait pas aux objectifs fixés initialement par l'État. Ceci dit, le débat public est justement là pour

écouter les remarques du public. J'entends en plus votre réaction, donc c'est quelque chose que l'on intègre. C'est la raison technique qui explique la raison pour laquelle cette solution n'est pas, pour l'instant, dans le dossier du maître d'ouvrage.

Sylvain CAILLOT : Je voudrais ajouter un complément sur l'aménagement de la ligne existante au niveau d'Etampes, Etrechy, etc. Se pose déjà la question de l'insertion dans la traversée de ces villes desservies et de l'aménagement des gares existantes ainsi que de l'urbanisation autour. Puis, il y a la caractéristique de la ligne actuelle qui a déjà sa forme, ses courbes, ses virages, conçue pour des trains classiques, avec des vitesses qui sont forcément limitées. C'est de là que vient la perte de temps pour le projet.

Thomas ALLARY : J'ai entendu une intervention sur Orly, et je vais peut-être amener quelques éléments d'éclairage sur cette option de gare nouvelle à Orly. On imaginerait positionner la gare d'Orly sous l'aéroport pour permettre d'une part une correspondance avec le mode aérien, et d'autre part avec le projet de gare nouvelle qui existent dans le projet d'interconnexion sud.

Par ailleurs, il existe un projet de gare à Orly dans le réseau du grand Paris. Tous ces projets sont censés se réaliser avant le projet POCL. Ce qui signifie que, si on devait imaginer une gare souterraine à Orly, on serait sur un niveau – 3 sous l'aéroport avec des contraintes techniques relativement importantes, qui nécessiteraient de creuser et aussi d'arriver et de repartir en tunnel. On est forcément dans des schémas exploratoires avec un tunnel quasiment de bout en bout. Ce qui représente un surcoût par rapport aux schémas exploratoires de référence que l'on estime à près de 900 millions d'euros, et ce n'est déjà pas neutre.

En face, on a essayé d'évaluer les avantages et les éventuels inconvénients de cette option. L'avantage étant la desserte nouvelle du sud de l'Île-de-France permise. Des trains Paris-province pourraient s'arrêter à Orly. Le potentiel de voyageurs est estimé dans nos études à 540 000 voyageurs par an, ce qui est loin d'être neutre. Ceci dit, ramené à d'autres gares d'interconnexion autour de Paris, cela peut être relativisé : on est à 2,5 millions à Marne-la-Vallée, près de 4 millions à Roissy. Dans le projet d'interconnexion sud, la gare d'Orly est à 2,2 millions. Le chiffre de 540 000 voyageurs relativise le potentiel voyageurs, même s'il n'est pas neutre.

En termes d'intérêt ferroviaire, un train Paris-Clermont qui s'arrête à Orly doit freiner, réaccélérer et s'arrêter. Cela consomme du temps pour l'usager qui fait le trajet de bout en bout, on est sur 5 à 7 mn de temps de trajet supplémentaire, pour finalement la majorité des usagers du train, car une minorité d'entre eux seulement serait concernée par Orly.

L'autre impact concernerait la capacité de la ligne. Si le train s'arrête, on ne peut pas envoyer derrière autant de trains les uns à la suite des autres que s'il n'y a pas d'arrêt. Donc, cela limite la capacité de la ligne et aussi l'effet de désaturation de la LGV existante entre Paris et Lyon.

C'était pour vous donner les avantages et les inconvénients de cette option d'Orly, pour laquelle, à nouveau, nous avons besoin d'entendre le public.

La problématique de la desserte d'Orléans a été mentionnée. Je voudrais juste de préciser que quels que soient les scénarios, la desserte d'Orléans se fait systématiquement en gare des Aubrais, d'ailleurs existante, et éventuellement en gare centre.

Là, on voit le TGV qui ferait le parcours Paris-Orléans-Blois. On voit bien que jusqu'à Orléans, il est sur la ligne à grande vitesse, et c'est donc une desserte grande vitesse directe d'Orléans. Ensuite, le TGV change de voies, il utilise le réseau existant pour aller jusqu'à Blois. Évidemment, l'usager ne change pas de trains, son parcours se fait en direct de Paris

jusqu'à Blois. On l'a vu dans le scénario Ouest-Sud et dans le scénario Ouest. Dans le scénario Médian, c'est le même principe avec un barreau TGV qui va jusqu'à Orléans, à nouveau avec les dessertes des Aubrais et d'Orléans centre et uniquement après le TGV va jusqu'à Blois.

Dans tous les scénarios, on a bien une desserte grande vitesse directe d'Orléans.

Laurent BÉTEILLE, Maire de Brunoy, Président de l'association des maires de l'Essonne, Président de l'association des élus de la ligne D du RER : Je ne vais pas revenir sur le RER, car ce n'est pas le sujet, encore que ! Je partage complètement ce qui a été dit par un certain nombre d'intervenants concernant la ligne C, mais je ne tiens pas à y revenir.

Par contre, sur le projet, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt Jean-Jacques Boussaingault, Francis Chouat ou le maire de Mennecey, car je partage leur sentiment. Notre incompréhension porte sur le fait de vouloir à tout prix créer une nouvelle ligne, alors qu'il y en a une existante, qui est assez directe même si elle est insuffisante pour ce projet. Il y a déjà des nuisances avec la ligne existante, on va en rajouter d'autres alors qu'il aurait été, me semble-t-il, plus satisfaisant d'augmenter la capacité de la ligne existante dans tout son tracé essonnien, c'est-à-dire grosso modo jusqu'à Angerville, en faisant probablement quelques aménagements peut-être du côté d'Etampes avec un passage en souterrain éventuellement afin d'essayer d'améliorer la situation existante, plutôt que de créer une nouvelle série de nuisances qui vont s'ajouter aux autres. On le fait dans une zone dense, on peut le faire aussi à Etampes qui est une plus petite zone dense.

Il me semble qu'en aménageant la ligne existante, on peut au contraire réduire les nuisances.

(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci.

Sylvie CABANIS, Vice-présidente de l'association ABADE Mennecey : Je tenais tout d'abord à remercier le président de la commission particulière pour la rapidité avec laquelle il a répondu à notre courrier, dont l'objet portait sur un oubli, à notre sens, un peu important dans le document de synthèse, de la zone de protection spéciale des marais de Fontenay-le-vecomte et Itteville qui borde Mennecey. Cette zone de protection spéciale fait l'objet d'un arrêté ministériel, elle représente 522 ha, elle correspond à l'habitat et à la reproduction des oiseaux (ZICO). Surtout, une zone de protection spéciale qui fait appel aux zones humides, donc à la convention de Ramsar. Toutes les zones humides dans le futur vont prendre une importance relative. Donc, nous ne contestons pas et nous avons eu la réponse de M. Allary, que RFF a certainement pris en compte dans le document. Mais, il nous semble que vu l'importance de cette zone, elle doit être précisée beaucoup plus fortement dans les documents. Je vous remercie de votre attention.

Olivier KLEIN : Nous allons prendre une troisième question avant de redonner la parole à RFF.

Christian GUERTON, Maire de Puiset-le-Marais : Je voudrais m'exprimer soit à double titre, au titre de maire de ma commune mais aussi au titre d'un usager quotidien qui utilise le TER Orléans-Paris ou occasionnellement la ligne C pour me rendre sur Austerlitz. J'ai entendu tout à l'heure que ce projet POCL allait décharger les liaisons TER principalement Bourges-Orléans-Paris. Je m'inquiète, car sur Etampes, on est des centaines et des centaines à prendre le TER à 7 h 25 et l'autre à 8 h 25, idem le soir. Si l'on commence à supprimer des trains alors qu'il nous en manque déjà, je me demande comment on va faire pour se rendre à Paris.

Je voudrais maintenant parler de la ligne C entre Etampes et Juvisy. Vous devez être

parfaitement au courant que le 27 juin il y a eu cinq problèmes techniques dus à des problèmes d'excès de température. On a été littéralement pris en otage. La ligne technique entre Étampes et Paris est vétuste. Quotidiennement, on nous annonce des retards, des dysfonctionnements. Je rejoins toutes les personnes qui disent aujourd'hui qu'il faut absolument revoir techniquement cette ligne, la développer, etc.

En tant que maire, je suis directement concerné par le scénario A. Notre commune est située à 10 mn au sud d'Étampes, elle fait partie du PNR. Je partage complètement les idées de M. Boussaingault. Nous avons aussi sur notre territoire un espace Natura 2000. Je me pose également les mêmes questions que celles qui ont été soulevées tout à l'heure.

Ce projet aura une emprise agricole, qui pourrait représenter jusqu'à 170 ha sur nos communes rurales, soit déjà une belle petite ferme. Je me pose toutes ces questions.

Olivier KLEIN : Je vous remercie, à nouveau de nombreuses questions, la parole est au maître d'ouvrage.

Thomas ALLARY : Je ne vais pas revenir en détail sur la ZPS des marais de Fontenay-le-Vicomte et Itteville. Toutes les ZPS, ZICO, ont l'objet d'un recensement le plus exhaustif possible. Toutes ne figurent pas sur les cartes selon la précision de chacune des cartes, mais effectivement on sait retrouver à un moment donné dans les études la désignation de chacune des zones concernées, et c'est normalement le cas pour toutes. Ceci dit, il peut y avoir des oublis que je vous invite à nous mentionner. Cela me permet d'ailleurs de reprendre vos propos, Monsieur, sur les zones Natura 2000 et de toute façon pour toutes les zones protégées réglementairement d'une façon ou d'une autre, que l'on s'inscrit bien dans le cadre de toutes les réglementations concernant chacune de ces zones. Si les études se poursuivaient, on aurait toujours les principes d'évitement, de réduction, de compensation, qui devraient s'appliquer à la bonne échelle avec toutes les procédures juridiques associées.

Olivier KLEIN : Pouvez-vous expliquer ce point, puisque vous avez été interpellés sur la compensation tout à l'heure ?

Thomas ALLARY : De façon générale, en termes de contraintes environnementales, le premier impératif d'un maître d'ouvrage dans un projet de ce type consiste à éviter au maximum les zones les plus sensibles. Si pour une raison d'intérêt public, le projet doit quand même se faire et ne peut éviter techniquement ou pour une autre raison la zone en question, il doit réduire au maximum les impacts éventuels sur la zone concernée par des mesures, par exemple pour le bruit avec des protections ou en envisageant des tranchées lorsque c'est possible.

Si, à l'issue de ces premières mesures, certains impacts ne sont pas suffisamment réduits, il doit être envisagé réglementairement des compensations. Si telle surface de telles espèces particulières ou de telles zones particulières est touchée, il faudra peut-être la reconstituer à l'équivalent voire même parfois sur une plus grande surface à un autre endroit. Ce sont des illustrations des principes qui devraient appliquer.

Je voulais aussi revenir sur la question que vous posiez sur la suppression de certaines circulations TER entre Paris et Orléans. Les circulations qui seraient reportées en TGV et sur Paris-Orléans sont des relations type Aqualys ou sur Paris-Bourges sont des relations type Corail. Ce sont des relations d'enjeu national, ce sont celles-ci qui seraient reportées et non pas supprimées d'ailleurs, sur un mode TGV. Les TER ne sont aucunement impactés par le projet directement, au contraire, on peut imaginer que cela ouvre des perspectives pour peut-être retravailler des correspondances et améliorer certains trajets.

Vous avez aussi évoqué la situation géographique de votre commune dans une option de passage. Cela m'incite à vous dire les choses sur les options de passage. À nouveau, elles sont

quand même très larges, on est sur des bandes de plusieurs kilomètres (10 km parfois). Évidemment, à l'intérieur, on ne sait pas du tout encore où passerait un éventuel tracé. À ce stade, on est incapable de dire si l'on passe sur telle ou telle commune, ou sur tel ou tel site.

On est sur des options de passages qui ne sont pas délimitées au millimètre, mais sur des options de passage qui aujourd'hui dessinent le scénario qui a été étudié et qui est porté au débat. Mais, selon les observations et remarques qui pourront être faites lors du débat, on peut très bien imaginer que certaines de ces options de passage soient modifiées.

Sylvain CAILLOT : Concernant le diagnostic environnemental, il existe dans les documents d'étude qui sont fournis sur le site Internet, un document intitulé « diagnostic environnemental ». C'est un document assez lourd, où l'on fait un recensement le plus exhaustif et le plus complet possible de tous les enjeux, en interrogeant les organismes compétents sur chaque thématique. On a tout compilé dans un système informatique qui nous a permis ensuite d'éditer des cartes, avec l'échelle de notre projet, peut-être que des zones n'apparaissent pas, mais elles sont enregistrées dans le système. C'est ce document que vous pouvez consulter.

Si, sur les cartes ou dans les listes, il manquait un enjeu, signalez-le nous. Cela nous servira, si nous poursuivons les études, il est bon d'avoir enrichi cette connaissance du terrain.

Sur les options de passage, parfois on indique que l'option englobe ou croise une partie d'une zone à enjeu environnemental, si cette zone est relativement petite et incluse dans l'option, dans la poursuite des études, on va appliquer le principe d'éviction. Aujourd'hui, on peut dire qu'il y a un risque que l'on y passe, mais à l'avenir on va le gérer en appliquant de nouveau le principe d'éviter avant de réduire et de compenser. La compensation se trouve donc en dernier recours.

Olivier KLEIN : Merci.

Olivier LÉONARD, Président de la communauté d'agglomération du Val d'Orge, maire de Sainte-Geneviève-des-Bois : J'étais venu à ce débat pour essayer d'écouter ce qui allait se dire, car de nombreuses personnes étaient convoquées dans l'Essonne. Connaissant maintenant assez bien notre département, je craignais que l'on s'empoigne. Je suis assez agréablement surpris sur le fait que vous avez pu mesurer, Messieurs de RFF et de la SNCF, dans votre tracé de Clermont jusqu'à Paris, l'accord des essonniens au regard de tout ce que j'ai entendu. Globalement, sur la question des tracés, on est d'accord pour dire qu'il faut absolument éviter les zones naturelles qu'il faut protéger.

Tout le monde est d'accord pour dire que globalement, il y a aujourd'hui la première ligne de trains en France, qui s'est créée, le Paris-Orléans. Cela tombe bien, on passe par Orléans. Il ne serait peut-être pas totalement stupide de reprendre grosso modo ce tracé pour éviter de faire des nouvelles tranchées dans un secteur où il existe des capacités pour se brancher sur la ligne C du RER, mais aussi sur ce Paris-Orléans. On n'est peut-être pas obligé d'ajouter de nouvelles lignes ferroviaires.

Au regard des propositions que vous avez faites et que vous avez étudiées concernant des écarts de temps de quelques minutes, il me semble quand même que l'on doit être capable finalement d'arriver à un système consensuel sur la capacité de minimiser les nuisances, de faire en sorte que l'on ne crée pas forcément de nouvelles grandes tranchées dans le sud de l'Île-de-France, et d'être en situation de pouvoir faire cette nouvelle ligne.

La ligne C du RER aujourd'hui représente 500 000 voyageurs. Même si vous prenez la décision d'aller sur la ligne C ou sur la ligne Paris-Orléans, je n'en oublie pas nos amis de la ligne D du RER. De ce point de vue, moi qui suis un ardent défenseur de la ligne C, je pense que l'enjeu posé aujourd'hui, tant par les usagers et leurs associations, que par les élus et tous

ceux qui se mobilisent, est bien résumé par le maire de Mennecy. Globalement, on a l'impression d'être encore au Moyen Âge chez nous en matière de transport en commun. Quand on passe 2 h 30 en moyenne par jour dans les transports, alors qu'en petite couronne c'est 1 h 15 et Paris intra-muros 45 minutes, on a le droit d'imaginer des investissements de RFF et de la SNCF. Même si ce sont des divisions différentes, ils sont responsables des transports en commun aussi en Ile-de-France. On doit obtenir que nos transports en commun quotidiens qui, excusez du peu, concerne 500 000 voyageurs d'un côté et de l'autre 600 000 voyageurs tous les jours, puissent bénéficier des crédits nécessaires pour que l'on soit capable à la fois de faire rêver sur 2020, mais de traiter immédiatement les problèmes quotidiens auxquels les voyageurs sont confrontés. C'est la vraie question actuelle qui est posée.

Si vous vous promenez dans toute l'Île-de-France, car je suis convaincu que nos collègues du Nord de l'Île-de-France sur d'autres sujets, qui sont en grande couronne, constateront comme nous que dans le cadre du projet de Grand Paris, 5 % des investissements de tout ce projet vont à la grande couronne, 95 % à la petite couronne et donc à la zone dite dense, alors que nous représentons 45 % des habitants de l'Île-de-France. Et c'est nous qui embouteillons les abords du périurbain à Paris. Donc, de grâce, aujourd'hui, un projet qui respecte les propositions qui ont été faites par l'ensemble de ceux qui sont intervenus ici, et surtout qui se met en synergie avec une nécessaire amélioration immédiate, en tout cas à court terme, des transports en commun de nos départements.

(Applaudissements).

Olivier KLEIN : Merci.

Patrick POLVERELLI, Europe Ecologie les Verts : Je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit sur l'environnement, notamment par M. Boussaingault, dont je partage les idées. Je voudrais juste parler du débat en lui-même, vous annoncez des chiffres et des études, comme par exemple, 60 à 110 sillons en moins sur la ligne TGV actuelle Paris-Lyon d'ici à 2025, c'est quasiment du simple au double. Ce n'est pas très précis.

C'est vraiment le manque de précision de toutes les études qui ne nous sont fournies que par RFF qui me pose problème, alors qu'un cahier d'acteurs d'Essonne Nature Environnement existe et ne nous est pas proposé ce soir.

Je trouve que le projet est vague sur tous ces tracés exploratoires, et j'ai bien compris votre argumentation. Pour ma part, cela m'empêche d'émettre des objections et des propositions précises lors de ce débat.

Si ce projet doit vivre, pour être compris et accepté en Essonne, il faut absolument qu'il y ait un premier projet visant à améliorer les RER franciliens. Cela a été souligné à plusieurs reprises, et je tiens encore à le faire.

Olivier KLEIN : Une précision, à la tribune, il y a des représentants de RFF mais personne de la SNCF. Par contre, des représentants de la SNCF sont dans la salle et peuvent s'exprimer s'ils le souhaitent. Ce sont deux organismes différents.

Le cahier d'acteurs d'Essonne Nature Environnement est sur le site, et sera mis à disposition dans toutes les mairies de l'Essonne.

Manuel BLOUIN, Europe Ecologie les Verts, porte-parole de l'Essonne : Le transport par la voie ferroviaire paraît quelque chose de très positif aux écologistes. Pour ne pas juste avoir l'air de faire remonter les problèmes locaux, essonnais, mais mettre en avant l'intérêt national, une réflexion encore plus générale que celle que vous nous proposez pourrait avoir lieu, consistant à envisager les différents modes de transport : fer, route,

aérien. S'il y avait vraiment une telle réflexion, on verrait en effet s'effacer un peu des spécificités locales. En premier lieu, si vous voulez vraiment un message d'une vision globale, c'est en prenant en compte le réseau routier, et la voie aérienne que cela peut se faire.

Vous nous avez parlé de l'intérêt national. En effet, sous couvert de l'intérêt national, on se permet d'enfreindre des traités internationaux, comme la convention de Ramsar. Comment se fait-il que l'intérêt national puisse venir prendre le pas sur l'intérêt national ? Les zones humides ne représentent pas simplement de la diversité que l'on aime regarder, mais également des réserves d'eau pour l'agriculture, cela a donc un intérêt économique direct. Ce sont également des milieux qui font vivre un certain tourisme localement et beaucoup d'activités : chasse, pêche. Ces activités économiques peuvent-elles être prises en compte ? Peut-on être assuré qu'elles seront prises en compte avant qu'un intérêt national ne nous soit opposé ?

Dernière remarque sur la diversité des tracés que vous nous proposez, on a cinq schémas exploratoires, à mon avis, les quatre premiers sont totalement redondants. Je suis étonné qu'il n'y ait pas plus de latitude proposée lors d'un débat public, avec notamment des propositions avec la ligne Paris-Orléans, qui ont émergé à maintes reprises, montrant que vous n'avez pas pris en compte des éléments évidents à de nombreuses personnes.

Olivier KLEIN : A nouveau une série d'interventions denses.

Thomas ALLARY : Avec la thématique effectivement de l'intérêt national, qui est revenu à plusieurs reprises, et que nous n'opposons à aucun moment à quoi que ce soit. L'intérêt national est un enjeu à l'origine du projet POCL. On est effectivement sur un projet ligne à grande vitesse avec des idées fortes de report modal tout à fait légitimes d'ailleurs, du point de vue environnemental sur du Paris-Marseille. L'enjeu est réel.

Effectivement, nous sommes dans une réunion de proximité d'un débat public où l'on regarde les conséquences sur le milieu local et sur les transports plus locaux. Les deux ne s'opposent pas forcément, au contraire on a plutôt essayé de vous montrer, en ce qui concerne en particulier les transports quotidiens, qu'il nous semblait y avoir d'après nos études une complémentarité qui était à rechercher.

Je reconnais en revanche ce que Monsieur a nommé le caractère un peu imprécis des éléments que l'on peut présenter au niveau de l'Île-de-France. Compte tenu de la taille géographique du projet, on est sur un niveau de précision qui est celui du projet dans son ensemble, mais en faisant un zoom sur le secteur de l'Île-de-France par exemple, cela peut apparaître imprécis.

Sylvain CAILLOT : Sur l'intérêt national et international, on n'a peut-être pas parlé du report modal à l'échelle nationale. Un projet de ligne à grande vitesse a des objectifs de report depuis l'avion et depuis la voiture sur des parcours longue distance. Nous avons versé dans les études une étude de bilan carbone, montrant aussi un effet international du projet, donc des enjeux environnementaux internationaux, puisque c'est le réchauffement climatique qui est visé.

Quand nous penserons ensuite l'insertion du projet, nous serons vigilants sur chaque zone et nous essaierons de préserver au maximum les intérêts écologiques particuliers ciblés dans les différentes zones, tout en réalisant néanmoins le projet.

Thomas ALLARY : Je voulais effectivement terminer sur le caractère imprécis, vous avez évoqué le nombre de 60 à 110 sillons reportés de la LGV existante. Pourquoi une telle latitude ? Cela dépend des hypothèses plus ou moins volontaristes, cela dépend de ce que permet chacun des scénarios en termes de temps de parcours entre Paris et Lyon, où entre Lyon-Roissy-Strasbourg. D'où effectivement cette latitude qui paraît importante quand on le

voit sur un schéma de ce type, mais qui est totalement expliquée, scénario par scénario hypothèse par hypothèse dans les études mises à disposition sur le site.

Je terminerai toujours sur le caractère national, à nouveau sur les schémas exploratoires qui ne prennent pas en compte la ligne Paris-Orléans ; ce que l'on a entendu dans de très nombreuses interventions. Je vous garantis que nous l'avons entendu à nouveau. Je veux toutefois rappeler la raison pour laquelle cela n'apparaît pas dans le dossier actuel, car cela ne répond pas aux objectifs du projet. Ensuite, que les objectifs du projet soient réévalués en fonction de ce qui a été entendu dans le débat public, c'est évidemment l'objectif de ces réunions.

Je voudrais revenir sur les remarques faites sur le parallélisme nécessaire entre d'une part le projet POCL, que l'on va qualifier de moyen et long terme, et l'urgence de ce qui est nécessaire sur les réseaux RER actuels. J'aurais juste voulu que Vincent Desvignes puisse évoquer très rapidement ce que l'on prévoit à court terme.

Vincent DESVIGNES, Direction régionale RFF Ile-de-France : En quelques mots pour bien situer les enjeux sur les dossiers des RER, aussi bien C et D, je rappelle qu'il s'agit d'un système différent des lignes à grande vitesse. On a le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) qui est l'autorité organisatrice, responsable des dessertes, la SNCF est l'exploitant, et le maître d'ouvrage de certaines exploitations comme les garages, RFF est le maître d'ouvrage des projets d'infrastructures et assure aussi l'entretien et le renouvellement des installations. À ce titre, le RER C comme le RER D représente environ 30 millions d'euros d'investissements, de renouvellement chaque année. C'est sans doute insuffisant, mais compte tenu des travaux de renouvellement, l'implication de ces travaux en termes de gênes aux circulations, on atteint vite des limites sur ces lignes. Je pense que tout le monde a en tête pour le RER C les travaux Castor chaque été. Il s'agit de remettre en état des tunnels qui ont été construits au XIXe siècle dans Paris, et construit en deux ans entre la Gare d'Austerlitz et la gare du Musée-d'Orsay.

Concrètement, les projets de RER ont été évoqués aussi dans le cadre du Grand Paris, dans l'accord du 26 janvier signé entre l'État et la Région sur le Grand Paris Express, il est bien fait mention à la fois de ce grand projet mais aussi de l'ensemble des projets de transports du quotidien, qui sont bien mis en avant. Les projets de RER C et D sont mentionnés pour 500 millions d'euros avec à la fois des perspectives de court terme, de moyen terme et de long terme. Ce texte du Grand Paris Express de janvier 2011 est ensuite décliné dans le cadre du contrat particulier État-région qui vient d'être signé le 26 septembre 2011, qui prévoit concrètement des investissements sur le RER C à engager d'ici 2013 à hauteur de 370 millions d'euros, 70 millions d'euros pour les gares extra-muros et 300 millions d'euros pour l'infrastructure, les projets de Brétigny, le redécoupage du bloc entre Juvisy et Brétigny, et d'amélioration de l'alimentation électrique.

Pour le RER D, on est sur des perspectives différentes. Le schéma directeur 2014 était engagé, il sera mis en service fin 2013. On est également sur une phase d'études sur le long terme, à horizon 2020. Le contrat particulier État-région prévoit aussi la réalisation des études du deuxième tunnel Châtelet-Gare du Nord dédié aux voies du RER D. C'est une réelle mise en perspective d'une infrastructure beaucoup plus fluide dans son fonctionnement.

Olivier KLEIN : Merci.

Michel LEBOEUF, Directeur grand projets et prospectives de la branche voyage de la SNCF : Comme vous, je suis un usager du RER, mais ni du C, ni du D, du A et du B. J'imagine très bien ce que vous pouvez appeler « la souffrance de l'usager du RER ». Vincent Desvignes a expliqué les mesures à court ou presque moyen terme qui sont envisagées. Je crois que nous sommes tous d'accord sur le fait que, en tout cas pour le RER C, la vraie amélioration sera une amélioration des infrastructures. On a effectivement besoin de voies supplémentaires.

Je pense que nous sommes tous d'accord sur l'idée que, passer de quatre voies à six voies, et

les études le montrent, permet de résoudre les problèmes et les besoins de déplacement aussi bien pour le RER que pour les grandes lignes.

Néanmoins, il y a une différence entre le RER et le TGV. Le RER, en raison de la souffrance dont j'ai parlé, appelle des solutions plus rapides que pour le TGV. Probablement faut-il commencer par ce que nous appelons « le sextuplement » pour le RER, et cela figure au schéma directeur du RER. Mais, comme on sait que globalement les six voies doivent convenir pour tout le monde, ce sextuplement doit être fait intelligemment dans la perspective du doublement de la ligne Paris-Lyon.

J'ai entendu de nombreuses personnes s'exprimer en faveur d'un sextuplement le long des voies actuelles. Je demande que l'on y regarde de plus près car j'ai une autre expérience, qui est celle du projet d'amélioration de la liaison entre Massy et Valenton. Je ne parle pas de l'interconnexion sud mais du contrat de projet où il était question de faire un bout de troisième voie, de faire circuler quelques RER et quelques TGV à 100 km/h sur l'infrastructure existante. Je vous affirme que ce projet est figé depuis 10 ans, car les riverains s'opposent à ce projet, au motif qu'il fera du bruit.

Si vous faites un sextuplement sur place, notamment là où les emprises ne sont pas très larges, avec plus de RER et des TGV qui rouleront à 160 ou 200 km/h le long des voies actuelles, je pense que vous allez aussi affronter de très nombreux problèmes d'environnement. C'est pourquoi je vous dis que tout n'est pas blanc, tout n'est pas noir, et ne rejetez pas les solutions en souterrain qui ont certes l'inconvénient de coûter plus cher, mais elles ont aussi l'avantage de permettre d'aller plus vite et aussi d'annuler un certain nombre de problèmes environnementaux.

Je voudrais aussi vous faire part de notre impression, l'écart que je constate entre ce débat public ce soir et ceux auxquels j'ai assisté dans des villes de province, entre l'Île-de-France qui dispose aujourd'hui TGV et des régions qui ne l'ont pas.

Olivier KLEIN : Vous avez dépassé les trois minutes.

Michel LEBOEUF : Les régions qui n'ont pas le TGV n'ont pas tout à fait la même perception que celle que vous avez des temps de parcours. Ils se battent entre tracés pour gagner 5 ou 10 mn, alors que pour vous c'est négligeable. Mais qui a raison ? Les Franciliens ou les provinciaux ? Je ne cherche pas à donner raison aux uns ou aux autres, je regarde ce que je constate.

Si je prends actuellement la ligne Paris-Bordeaux, de nombreux travaux de renouvellement de la voie ancienne doivent être effectués. À cause de ces travaux, les trains sont ralentis. Ce sont des pertes de 10 à 15 mn en moyenne, le trafic ferroviaire baisse.

Olivier KLEIN : Pensez à conclure, le train est un peu en retard.

Michel LEBOEUF : Individuellement, vous pouvez avoir l'impression que 10 mn, ce n'est pas très important mais statistiquement la population qui n'est pas une population d'hommes d'affaires, je rappelle que la majorité du trafic SNCF est un trafic de loisirs, est extrêmement sensible au temps de parcours.

Olivier KLEIN : Merci.

Sylvain TANGUY : Je voulais juste poursuivre le questionnement à M. Allary et peut-être répondre au représentant de la SNCF. L'idée n'est pas de passer tout en aérien d'un bout à l'autre, on peut très bien réintroduire le tunnel à partir de Brétigny pour aller sur Paris dans les zones denses, cela paraît effectivement plus raisonnable.

On cherche à libérer des sillons sur la ligne Paris-Lyon classique. C'est l'une des lignes les

plus rentables de France, on se dirige vers l'ouverture à la concurrence du fret voyageurs. Dans cette perspective, il est tout à fait logique que RFF se mette dans de bonnes dispositions pour offrir un panel plus élargi de sillons aux différents intervenants : SNCF, mais également d'autres opérateurs qui commencent à s'intéresser à notre réseau ferroviaire.

L'intérêt pour ce projet n'est-il pas avant tout un intérêt commercial ? Et là, effectivement, les temps de parcours sont intéressants à suivre. J'aimerais bien que l'on puisse en discuter.

Olivier KLEIN : On a effectivement deux interventions convergentes sur le thème abordé sur les gains de temps et le rôle qu'ils jouent dans le projet POCL.

Thomas ALLARY : Je voulais revenir sur la dernière intervention qui résume un peu l'ensemble sur l'intérêt commercial du projet. Ce que j'ai appelé la saturation de la LGV existante entre Paris et Lyon ne dépend pas de l'ouverture à la concurrence. En fait, dès aujourd'hui aux heures de pointe, la ligne est utilisée au maximum de ses capacités. On connaît aujourd'hui le problème de régularité que j'évoquais au tout début de la réunion. Les études montrent que le trafic sur la ligne Paris-Lyon est amené à augmenter. Actuellement, on est à environ 40 millions de voyageurs sur la ligne, ce nombre va augmenter jusqu'à l'horizon 2035 pour atteindre 67 millions de voyageurs d'après nos études ; c'est en termes de potentiel de voyageurs quel que soit le mode d'exploitation, ouverture ou non à la concurrence.

Ce besoin de répondre à une probable saturation existe, il est avéré. Les mesures d'exploitation ressortent à prendre dans les années à venir, plus de rames doubles, plus de TGV duplex ou les améliorations des systèmes d'exploitation vont permettre effectivement d'absorber une partie de la croissance du trafic pendant une quinzaine d'années, mais à l'horizon 2005 il n'existe pas d'autre solution que doubler la ligne pour répondre à cette saturation.

Si l'on est sur un mode d'ouverture à la concurrence justement au trafic voyageurs, on peut imaginer que le trafic se divise en plus de circulations, car chaque opérateur voudra opérer certaines destinations. A priori, on peut même peut-être penser que c'est un risque d'augmentation de la perspective, en tout cas de circulation sinon de trafic. A priori, on a une perspective d'exploitation critique qui est avérée dans tous les cas.

La question sous-jacente : n'y a-t-il pas un intérêt commercial ? Admettons que la circulation sur Paris-Lyon soit d'intérêt commercial, on a essayé de décomposer la valeur socioéconomique créée par le projet entre ce qui viendrait de circulations Paris-Lyon ou Paris-Sud-est sur le nouveau projet et ce qui viendrait de circulations plutôt liées au grand centre de la France, et donc à de nouvelles dessertes.

On se rend compte que ce sont bien nos deux piliers originels. En fait, la décomposition de la valeur entre ces deux moteurs est équilibrée. Autrement dit, on ne peut pas créer la valeur totale sans l'un des deux piliers. Je pense que l'on ne peut pas parler de ligne à intérêt purement commercial. On a toujours nos deux piliers : doublement de la ligne Paris-Lyon, enjeu longue distance et desserte du centre de la France, enjeu aménagement du territoire central. On le voit sur un graphique avec la décomposition entre les deux moteurs, qu'on a appelés Territoire pour l'un et Sud-est pour l'autre, avec un équilibre, même si sur les tracés Médián et Est, on a une augmentation du moteur Sud-Est liée au gain de temps et au report modal depuis l'aérien.

Olivier KLEIN : Merci.

Gérard HALAUNBRENNER, Association TGV Grand centre Auvergne : Notre association compte 570 membres, des élus, des Maires, des Conseils généraux, des Conseils régionaux, des CCI, des entreprises, des particuliers qui tous s'accordent pour considérer que

la réalisation du TGV POCL est non seulement opportune, mais qu'elle est indispensable. En province, nous avons un énorme besoin dans ces régions qui ont été délaissées par la grande vitesse, et aussi, la presse l'a dit, une énorme envie de rattraper ces écarts de compétitivité par rapport aux régions qui sont desservies par la grande vitesse ferroviaire. En ajoutant aussi le deuxième pied de ce projet, nous appuyons très fortement la réalisation la plus rapide possible de ce projet POCL.

Olivier KLEIN : Merci.

Etienne CHAUFFOUR, Maire de Juvisy-sur-Orge, Conseiller général : J'ai été pendant de nombreuses années Vice-président du syndicat des transports d'Île-de-France. Régler le problème du TGV Sud-Est, y compris pour des raisons d'aménagement du territoire, sur le fond, je suis comme tous ceux qui sont dans cette salle d'accord. 50 % des usagers d'un train sont des Franciliens (RER, trains de banlieue), cela nous donne quand même une responsabilité en tant que Franciliens.

Aujourd'hui, quel est le problème posé par l'Île-de-France, qui d'ailleurs est également un problème de compétitivité de Paris ?

Puisque l'on n'arrive pas à faire passer dans le tronçon central à la fois du RER, du TGV, du train de fret, du train grande ligne, etc., globalement l'arrivée à Paris qui est une obligation pour un Francilien, devient quasiment impossible : ligne C, ligne D du RER..., alors que nous sommes des usagers totalement contraints. La situation de la banlieue parisienne, à tort ou à raison, est une situation de contrainte.

Donc, aujourd'hui, le POCL est pour nous une chance. Pour la première fois, on peut dire que l'on a enfin l'opportunité de dire que tous les TGV n'ont pas de raison obligatoire d'aller se mettre en cul-de-sac à Paris et qu'il faut trouver une autre solution. De plus, cela améliorera la compétitivité de Paris. Si vous voulez faire du Bruxelles-Madrid, vous n'allez pas demander de faire un gymkhana à l'intérieur de Paris, mais trouver un autre itinéraire.

Le TGV est intéressant. À cet égard, il faut tout de suite avoir une réflexion. Si l'on est en Essonne à 15 ou 20 mn de Paris, cela signifie que l'on est à Paris à 15 ou 20 mn de l'Essonne, ce qui va dans un sens va dans l'autre. Donc, on a des moyens de desserte qualitatifs. Il faut saisir cette opportunité.

Le POCL est un moyen dès maintenant de dire que la ligne C, la ligne D du RER peuvent être améliorées. Quel choix ? Un seul tracé possible selon moi, y compris pour préserver l'environnement essonnien, le tracé de la ligne C du RER, autrement dit acheter des emprises, avoir un sillon de la ligne C.

Ensuite, savoir si la gare doit être Brétigny ou Juvisy relève le plus de problèmes techniques pour savoir quelle est celle qui peut accueillir des TGV et celle qui est la mieux maillée au réseau de banlieue. Ce problème peut être vu dans un deuxième temps. Je pense que la ligne C du RER est indispensable, y compris pour sauvegarder le Gâtinais français.

Si le TGV ne vient pas tout de suite, en revanche des interventions sur la ligne C, c'est-à-dire des augmentations de capacité sur cette ligne, peuvent, elles, venir plus vite. On peut tout à fait l'intégrer dans l'amélioration du réseau francilien, et là on n'est pas obligé d'attendre 25 ans.

Enfin, je crois que ceux qui nous font rêver aujourd'hui à des tunnels de 30 à 40 km sont les mêmes que ceux qui nous expliquent que l'on est capable de trouver 5 milliards pour un TGV. On sait très bien que l'on ne sera jamais capable de le faire et que dans ce cas-là, on enterre le projet.

Olivier KLEIN : Merci.

Carmelo PICCIOTTO, adhérent FNAUT : Je suis venu de Montmartre et j'ai mis plus de temps que quand mon aïeul le faisait en train à vapeur pour venir de Paris. La première fois que j'ai vu cet acronyme POCL, j'ai cru qu'il s'agissait du Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges.

J'aurais souhaité que l'on sorte de cette approche à grande vitesse et que l'on se soucie des deux extrémités du problème, car en fait il est pris à l'envers. Pour partir ici de Mennecy et aller à Orléans ou vers le sud, on est obligé de revenir sur Paris alors qu'il serait plus simple de redescendre par des lignes qui sont aujourd'hui déclassées. Il serait intéressant de les remettre en service. Il est regrettable que Malesherbes soit devenu une impasse ferroviaire.

Je soumets l'idée que l'on puisse réhabiliter le train vers Montargis ou Pithiviers et Orléans, de même que la ligne vers Gien et Bourges. Plutôt que d'avoir des trains à grande vitesse, il faudrait plutôt des travaux généraux de vélocité, ce qui implique des plans régionaux de rénovation d'infrastructures ferroviaires pour avoir des réseaux plus fournis. C'est une des raisons du succès de la Deutsche Bahn.

Pour revenir à l'extrémité du problème, il manque de traversées de Paris en grandes lignes. C'est par là que l'on pourrait économiser des trains ou les exploiter différemment.

En conclusion, il ne faut pas oublier que la grande vitesse a un coût énergétique, en même temps qu'économique. Elle est sous-évaluée car de nombreux trajets pourraient s'effectuer avec des tramways pour décharger la proche couronne, ce qui permettrait aux voyageurs d'avoir une alternative aux trains de banlieue et aux voyageurs de grandes lignes d'avoir les sillons qui leur manquent.

Olivier KLEIN : Merci. Plusieurs thématiques à nouveau abordées.

Thomas ALLARY : Je retiens surtout de cette intervention, l'utilisation du réseau existant.

Olivier KLEIN : C'est une idée qu'on entend.

Thomas ALLARY : De façon générale, il faut rappeler que nous parlons effectivement aujourd'hui d'un projet à grande vitesse, mais la priorité première de Réseau Ferré de France, c'est bien l'amélioration du réseau existant. RFF a signé un contrat avec l'État en 2008 qui l'engage sur un programme de rénovation du réseau de 13 milliards d'euros d'ici 2015. C'est le plus grand plan de rénovation du réseau qui n'ait jamais existé.

Quand RFF investit chaque année plus de 3 milliards d'euros sur le réseau, l'ordre de grandeur est de 2 milliards sur le réseau existant et un pour le développement des lignes nouvelles, en particulier à grande vitesse. De façon générale, il faut bien voir que la rénovation du réseau existant est la priorité de RFF.

Pour ce qui concerne directement POCL, l'hypothèse générale de réutilisation des réseaux existants vers Orléans d'une part, Clermont d'autre part, est un doublement par exemple, au moins partiel de la LGV existante vers Lyon, cette hypothèse d'un scénario alternatif a été étudiée. Certaines choses ont été regardées et sont possibles. On est sur certains scénarios globaux qui peuvent aller jusqu'à 7 milliards d'euros. Cette étude est d'ailleurs mise à disposition du public par la commission.

Même en mobilisant 7 milliards d'euros, somme toutefois conséquente, on n'atteint aucun des objectifs du projet fixés sur Paris-Lyon, sur Paris-Orléans ou sur Paris-Clermont. Le scénario a effectivement été étudié, mais n'a pas été retenu pour être présenté au débat public, car il ne permet de répondre à aucun des objectifs, en particulier en termes de temps

de parcours qui avaient été fixés.

Peter BELLCHAMBERS, GEAI : Pouvez-vous promettre ce soir que vous pouvez changer les objectifs ?

Thomas ALLARY : Je vais tout de suite répondre très vite. Les objectifs d'un projet de ce type sont fixés par l'État, on est sur une commande initiale du Parlement, du législateur. C'est l'État qui fixe ces objectifs. Effectivement, selon ce que l'on entendra dans le débat public, RFF pourra rapporter des choses l'État et l'État entend lui-même des choses. RFF ne va pas se fixer ses objectifs tout seuls, si l'État souhaite réentendre certains objectifs, c'est une question à laquelle nous ne pouvons pas répondre.

Olivier KLEIN : Merci.

Patrick BALDY, Mairie de Fontenay : Je voudrais revenir sur le mot compensation, ce terme me choque énormément. Je ne comprends pas comment on peut passer en force à des endroits protégés et dire que l'on va compenser en déplaçant le site à un autre endroit.

Je voudrais aussi revenir sur les 14 milliards d'euros qui vont être investis dans la ligne nouvelle, alors que le réseau actuel est une véritable catastrophe. Le réseau a besoin d'être entretenu. Il y a énormément de travaux à réaliser pour que les lignes fonctionnent correctement.

Je donnerai juste un exemple, pour ne pas prendre plus de temps, qui est flagrant sur la ligne Morey-Saint-Claude qui n'est pas du tout dans notre région, il y a une limitation temporaire de vitesse depuis trois ans à 20 km/h car RFF ne fait pas les travaux nécessaires pour que les trains roulent à la vitesse normale.

Je voudrais aussi revenir sur l'accident qui a eu lieu dernièrement...

Olivier KLEIN : On est un petit peu loin de notre zone géographique.

Patrick BALDY : Ce n'est pas grave, c'est tout un ensemble. RFF ne met pas non plus les moyens pour sécuriser le réseau. Par contre, on va remettre 14 milliards dans une ligne nouvelle, alors que le réseau n'est pas sécurisé.

Olivier KLEIN : Merci.

Christian PAUMIER, Président de l'ASEC : J'ai regardé par curiosité le rapport financier de RFF en 2010, dernier rapport publié sur Internet. On voit que la dette financière de RFF - on parle beaucoup de dettes au niveau national et des pays européens - s'accroît. Elle était de 29 milliards en 2009 pour passer à 32 milliards en 2010. Je ne comprends pas comment on peut prévoir un investissement de 12 à 14 milliards d'euros, alors que l'on a déjà une dette colossale.

Vous avez dit effectivement que vous allez investir dans le RER C, et vous avez cité quelques chiffres (300 millions d'euros), soit environ 5 % de l'investissement du POCL, alors que l'on a dit tout à l'heure que le nombre d'usagers est le double. Sur la ligne D : 600 000 voyageurs par jour, alors que sur le TGV ne comprend que 300 000 voyageurs.

Première question : quels sont les investissements que vous avez prévus en priorité sur le RER D à court terme ? On note ce soir un consensus de l'ensemble des participants.

Comment prévoyez-vous le financement de ce POCL ? RFF a déjà une dette colossale. La seule solution que l'on a vue sur Internet est le projet de partenariat public-privé peut-être avec Vinci ou Eiffage. On a vu ce que cela donnait au niveau du centre hospitalier sud

Essonne, qui est une catastrophe.

C'était les deux questions que je voulais poser ce soir.

Olivier KLEIN : Il y a plusieurs questions.

Thomas ALLARY : On va répondre aux questions à plusieurs voix. Je demanderai à Corinne Roecklin, notre responsable environnement de répondre à l'aspect compensation qui a été soulevé et Vincent Desvignes dira un mot des investissements sur le RER D à court terme.

Olivier KLEIN : Un mot, car le débat porte sur le sujet POCL, quand bien même les problèmes sur le RER D et le RER C sont importants, ce n'est pas le sujet dont a été saisie la CPDP. On peut en parler dans la mesure où c'est lié à POCL. Les programmes d'investissements sur les RER D concernent d'autres sujets et d'autres scènes de débats.

Thomas ALLARY : Ce ne seront donc que quelques mots. Je vais revenir sur l'ensemble des autres interventions, qui ramènent tout au même sujet des financements du réseau existant d'une part, des lignes à grande vitesse d'autre part. On ne les oppose pas chez RFF, ce sont bien deux enjeux complémentaires et la première priorité reste bien la rénovation du réseau existant. Je ne vais pas réciter les chiffres que j'ai donnés tout à l'heure. À nouveau, les deux tiers des investissements sur chaque année portent sur le réseau existant et un ensemble de 13 milliards d'euros d'ici 2015.

Ce ne sont pas les mêmes types de financement. De toute façon, ce sont des financements qui sont totalement étanches, le fait de ne pas faire une LGV ne ramènera aucun financement pour le réseau existant. Le financement d'une ligne à grande vitesse à deux sources. Au cours du débat, on ne pourra pas parler du tour de table financier du projet, c'est beaucoup trop tôt et on manque de données. En revanche, on sait dire comment cela se finance.

Le premier financeur appelé à ce tour de table financier est évidemment RFF en tant que maître d'ouvrage. RFF ne peut amener dans le financement d'un projet de ligne à grande vitesse que ce que le projet va lui rapporter comme recettes futures, c'est l'article 4 de ses statuts. Cela avait été fixé au moment de la création de RFF pour lui éviter justement de s'endetter au-delà de ce qu'il est déjà.

Autrement dit, dans les 30 milliards que Monsieur citait de dettes de Réseau Ferré de France, on a une partie de dettes qui est dite non soutenables. C'est effectivement la dette que l'on ne sait rembourser, qui existait à l'origine en particulier, et pour laquelle on n'a pas forcément toutes les recettes nécessaires pour la couvrir. On a une autre partie de dettes dites soutenables, ce sont celles en particulier liées à la création des LGV, car elle va être remboursée au fur et à mesure de l'exploitation de ces lignes par les péages que payent les transporteurs, aujourd'hui la SNCF. D'où sort ce péage nouveau qui est donc utilisée pour le financement de la ligne ? Des voyageurs nouveaux permis par la ligne. Généralement, cela ne suffit pas à autofinancer le projet, le complément est appelé auprès des collectivités publiques : État, collectivités locales, éventuellement union européenne. À la source, c'est le contribuable via son impôt. Ce sont les deux seules sources de financement possible pour une ligne à grande vitesse.

Vous évoquiez un partenariat public-privé, ce sont effectivement des montages financiers qui peuvent exister, qui vont répartir le risque différemment, peut-être étaler la dépense différemment, mais qui ne va pas offrir un financeur supplémentaire. Dans ce cas, le partenaire privé apporte de la technicité, mais pas un financement. Ce n'est pas un mécène.

On n'a donc que ces deux sources de financement, et RFF amène au tour de table financier ce que le projet va lui rapporter. Autrement dit, si le projet ne se fait pas, RFF n'aura pas de

financement quelconque à mettre ailleurs, en l'occurrence sur le réseau existant. Donc, les financements sont totalement étanches et ce n'est pas parce que l'on ne fera pas l'un que l'on pourra mieux faire l'autre.

Olivier KLEIN : Deux mots sur le RER D et ensuite sur l'environnement.

Vincent DESVIGNES : Juste quelques chiffres, l'horizon 2014 représente 120 millions d'euros, l'horizon 2020 peut entrer dans une fourchette de 300 à 500 millions d'euros. Plus d'un milliard d'euros pour le tunnel Châtelet-Gare du Nord. Entre maintenant et 2020, environ 300 millions d'euros d'investissements de RFF en renouvellement des installations pour le RER D.

Olivier KLEIN : Merci.

Corinne ROECKLIN, Responsable environnement sur le projet POCL, RFF : Le principe général consiste à éviter les impacts. Quand on ne peut pas les éviter, c'est de proposer des mesures de réduction. Et vraiment quand ces mesures de réduction n'ont pas réussi à réduire l'impact pour le rendre acceptable par l'environnement, à ce moment-là, on prévoit des mesures de compensation.

La mesure de compensation ne consiste pas à aller recréer un milieu au milieu de nulle part ainsi arbitrairement, mais elle consiste à gérer des terrains pour qu'ils deviennent utilisables par les espèces ou les habitats qui auront été détruits ou rendus non optimaux par le projet. Un écosystème, c'est plus complexe que cela, ce n'est pas repousser au milieu de nulle part quand on le décide. La compensation tient plus du financement d'une gestion adaptée auprès d'associations qui sont compétentes en la matière, plus qu'aller prendre des terrains et d'essayer de faire pousser une zone humide là où il n'y en avait pas. C'est de la gestion de la compensation.

Jean-Yves POUTIERS, Président de Vert-le-Grand Nature Environnement, Président de la Fédération pour la préservation de cœur de l'Essonne verte (plateau agricole de Vert-le-Grand) : Il y a 20 ans, il y a eu un projet de ligne TGV transversale dans l'Essonne qui s'appelait l'interconnexion du barreau sud des TGV. Il devait relier Bordeaux-Paris et Lyon-Paris par le centre Essonne entre Vaugrigneuse, Courson-Monteloup, Brétigny, Vert-le-Grand, Villabé, Corbeil, Saintry-sur-Seine, en tout 21 communes. Le monde a appris cela sans concertation préalable, aussi bien les élus, que les associations et les simples habitants à proximité de cette ligne. Ce fut un tollé général entre 1990 et 1993 pour empêcher que ce projet d'interconnexion aboutisse. Quel était l'enjeu ? Le retardement de tous les TGV 1998 pour la coupe du monde de foot.

En fait, au bout de trois ans de mobilisation, la solution est venue tout simplement du grand public, de deux ingénieurs retraités de la SNCF (Maillard et Tatin) qui sont venus voir tous les gens qui se battaient contre ce projet d'interconnexion et ont suggéré, au lieu de passer par le centre Essonne, de passer entre Massy et le cœur de chasse Valenton, avec une gare d'interconnexion à Orly. Ce projet a été présenté au premier ministre de l'époque, qui a repris l'idée, a délocalisé le grand stade de Melun-Sénart à Saint-Denis et a donné l'ordre à la SNCF d'étudier ce projet alternatif entre Massy et Valenton en passant par Orly.

Il y a eu huit années entre la décision en 1990 et 1998. En fait, le TGV a continué de passer, mais cette interconnexion entre Massy et Valenton ne s'est jamais faite, malgré les ordres du gouvernement de l'époque. 20 ans après, ce n'est toujours pas fait.

Là, on nous parle d'un projet, mais on se rencontre que la solution était venue de la part des habitants, que nous sommes tous ici dans cette salle. On peut espérer que le projet de TGV et qui doit passer dans le centre Essonne, qui a été une nouvelle fois préparé par des professionnels du rail au sein de la SNCF, de RFF, sans concertation préalable pour l'instant,

puisqu'elle commence seulement, va évoluer et que quelqu'un d'entre nous ici présent dans cette salle, ou un ingénieur retraité ou des gens qui connaissent la question proposent un ou plusieurs projets alternatifs permettant d'améliorer le projet de la SNCF, peut-être dans une direction complètement différente et de sauver notre cadre de vie quotidien. En tout cas c'est le vœu que je forme.

J'espère que nous pourrions être associés au projet qui se prépare non seulement dans les réunions du débat public qui ont lieu maintenant et qui n'existaient pas il y a 20 ans, mais peut-être dans des groupes de travail ou ceux qui ont des idées dans la salle ou ailleurs en région parisienne, qui pourront apporter des idées peut-être un peu plus proches de la réalité et du quotidien, et améliorer le futur que nous promet.

Olivier KLEIN : On a entendu quelques idées de traversées nouvelles ce soir. Quant à la question de comment s'organisera la concertation après le débat public, si jamais le projet doit continuer sa vie : c'est un thème du débat public. Pendant ce débat, et plutôt dans la seconde période du débat, nous devons discuter ensemble sur la base de propositions de RFF de l'organisation de la concertation jusqu'à l'enquête publique.

Philippe MONTERET, Nogent-sur-Marne : Je suis originaire d'Auvergne. J'ai assez bien écouté ce qui s'est dit jusqu'à présent, une chose ressort : il y a une certaine inquiétude des riverains, des futurs riverains et des défenseurs de la nature à propos de l'insertion en Île-de-France. C'est quelque chose que je comprends tout à fait et je pense qu'il faut absolument que les problématiques d'insertion fassent l'objet du plus grand soin.

On parle de tunnels, de tranchées couvertes qui sont des systèmes chers. Mais, passer en aérien avec d'énormes contraintes, cela peut revenir pratiquement aussi cher, et dans ce cas il est peut-être préférable de faire des tunnels.

Le Maire de Mennecey parlait de territoires en régression, j'en connais aussi, des endroits où les trains roulent doucement, j'en connais aussi notamment entre Clermont-Ferrand et Montluçon, il faut vraiment être motivé pour prendre le train.

Des régions entières attendent ce projet, car aujourd'hui elles ne sont pas desservies. Donc, il va bien falloir trouver des solutions pour pouvoir desservir les uns sans léser les autres.

À propos des tracés, je m'étonne qu'il existe encore des variantes via Mâcon, alors que Mâcon possède déjà une gare TGV, alors qu'un passage par Roanne permet de nouvelles fonctionnalités, comme par exemple Paris-Roanne-Saint-Étienne, et également Lyon-Clermont-Ferrand qui peut être aussi l'ébauche d'un Lyon-Bordeaux à plus ou moins long terme.

Concernant les tracés, je pense que le tracé Est n'est pas pertinent, même s'il passe par Roanne ; le Ouest-Sud me plaît bien, par contre la manière dont vous le dessinez le fait passer en plein la forêt de Tronçais. Je pense que cela est absolument impossible, il faudra le passer à un autre endroit.

La manière dont vous voulez passer par Orly avec des trains radiaux ne me paraît pas pertinente. L'alternative de Juvisy peut convenir, à condition qu'il y ait une liaison rapide entre Juvisy et Orly soit au moyen d'un tram, soit en prolongeant Orlyval.

Le dernier point, et je ne vais pas me faire que des amis dans la salle, concerne la desserte de Limoges, Brive, Cahors éventuellement Périgueux. Pour l'instant, on prévoit un passage par Poitiers, alors que le projet POCL va jusqu'à Châteauroux. Or, Châteauroux n'a jamais été un terminus, mais toujours une gare de passage sur la ligne Paris-Toulouse. J'aimerais bien que l'on raccorde le projet POCL au projet POLT, et que cela serve d'alternative à Poitiers-Limoges. Pour moi ce tracé est peu pertinent en radial, il ne peut s'envisager que dans le

cadre d'un grand projet transversal regroupant des voyageurs et du fret.

Olivier KLEIN : De la même manière que l'on n'était pas là pour parler spécifiquement du RER D, on n'est pas non plus pour parler de Poitiers-Limoges. Quant à l'acronyme POLT, qui ressemble un peu à POCL dans la consonance, il signifie Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

En tout cas, c'est un condensé du débat, car Monsieur a repris un certain nombre de thématiques qui sont abordées lors de réunions de province. Il est bien aussi que les idées circulent entre la province et Paris, et pas seulement les voyageurs.

Willy BLEUZEN, Leudeville : Je souhaiterais savoir vers quelle période aurait-on plus de détails sur le tracé précis de la ligne ?

Je pense ce soir, Messieurs de RFF et de la SNCF, que vous aurez bien compris la souffrance que ressentent les voyageurs de la ligne du RER C et du RER D et que vous mettrez autant d'ardeur à résoudre les problèmes que vous en avez pour essayer de nous vendre cette ligne TGV. Assez de promesses, des actes ; c'est ce dont ont besoin les gens.

Olivier KLEIN : Merci. Je vois progressivement la salle qui se vide, je vous propose de laisser RFF répondre, avant de prendre les dernières questions.

Thomas ALLARY : Il y a eu plusieurs éléments sur l'après débat. En débat public, nous présentons l'état des lieux des réflexions que nous avons pu mener par rapport aux enjeux identifiés. Aujourd'hui, c'est le début d'un dispositif de concertation. Dans les phases suivantes, institutionnels, associations, et le grand public selon des modalités qui seront présentées dans quelques semaines, seront associés aux mesures à la suite des études.

Le schéma à l'écran montre ce que serait la suite de ces études, à savoir dans un premier temps des études préalables à l'enquête d'utilité publique où l'on va affiner les possibilités de tracés, déjà sur des fuseaux d'un kilomètre, puis sur un tracé avec une emprise de l'ordre de 500 m au moment de l'enquête d'utilité publique. On est sur un ordre de grandeur de cinq à sept ans d'études.

Ensuite, on rentre dans l'étape d'études vraiment de détails techniques et des travaux pour la mise en service envisagée en 2025. Pendant tout ce processus, on a bien un dispositif de concertation en parallèle qui associe un maximum d'acteurs.

Michel CANIAUX, délégué général Altro : Altro est une association qui regroupe une trentaine de collectivités de Rhône-Alpes, Bretagne, Pays de Loire, Aquitaine, et qui milite pour la transversalité.

Nous avons bien compris ce dont souffre la région Île-de-France, c'est la saturation. L'histoire a fait que c'est un point de passage obligé, même pour aller par exemple de Bordeaux à Lyon, où moi qui suis de la Rochelle pour aller à Roanne, il faut passer par Paris. Justement, le projet POCL peut être une chance de desserrer un peu cette étreinte qui vous étouffe. S'il est bien pensé, c'est la manière d'amorcer cette transversalité et de faire en sorte que des trafics qui aujourd'hui vous polluent, vous assiègent, puissent passer ailleurs.

Chacun a ses tracés, vous avez vos tracés de départ de cette ligne. Ils sont importants, car si l'on veut venir arriver à Paris, il faut bien pouvoir pénétrer dans cette grande région.

Nous avons aussi nos tracés, en l'occurrence quatre. Un a déjà été plus ou moins été éliminé, le tracé Est, il en reste trois et nous militons pour celui qui est le plus à l'Ouest et le plus au Sud possible. Du reste, l'intervenant natif d'Auvergne l'a dit, le tracé Ouest-Sud est celui qui en partant de Lyon va le plus à l'ouest possible, et est susceptible d'amorcer cette transversalité à la fois vers Bordeaux, vers Nantes, et la façade Atlantique dans son ensemble.

Ce projet n'est pas une lubie, puisqu'il est repris sous le vocable barreau Est-Ouest dans les projets du Grenelle. Il est vrai qu'aujourd'hui il n'est pas bien défini, néanmoins le POCL peut l'aider à se définir et faire en sorte que la France, qui est un pays centralisé, puisse prendre sa place dans l'Europe et ne plus avoir justement qu'un centre de passage, mais plusieurs centres afin que tout le monde puisse circuler sans justement toujours être obligé de passer par cette région capitale, et en plus vous débarrasser un peu le plancher.

Voilà ce que je voulais dire. Le POCL pour cette raison, je pense, est un projet qui peut vous servir - et nous l'avons bien compris, et je suis content d'avoir été là ce soir pour vous écouter - et apporter la plus grande attention aux problèmes environnementaux qui vous concernent.

Olivier KLEIN : Merci.

Caroline PARATRE, Conseillère générale du canton de La Ferté-Alais : Je voulais bien sûr rassurer les personnes de province pour vous dire que nous ne sommes absolument pas contre le POCL, mais que nous voulons défendre notre territoire, et vous dire effectivement également d'après ce que j'ai compris qu'il y a peu de réunions en Île-de-France, celle-ci étant l'une des seules avec Lieusaint et Orly mais qui traitera d'un autre sujet. C'est ici que nous parlons essentiellement de l'Essonne.

Je voudrais rappeler ce qu'a dit Olivier Léonard : nous sommes tous d'accord sur l'impact environnemental, et vous demander si vous avez entendu ce que l'on a dit, et si vous êtes à même de nous proposer de nouveaux tracés pour que nous puissions travailler dessus.

Olivier KLEIN : La réunion d'Orly ne porte pas sur un autre sujet, mais sur l'insertion du projet en Île-de-France, ce qui est quand même largement la thématique que nous avons abordée aujourd'hui. Je vous y invite très volontiers.

Y a-t-il une dernière question ?

Jean-Jacques BOUSSAINGAULT : Je reviens à la charge, j'ai entendu le représentant de la SNCF nous parler que c'était un vrai bonheur pour les Franciliens. J'ai aussi entendu le dernier intervenant en disant aussi que c'était un vrai bonheur pour les Franciliens, que cela allait nous dégager et améliorer la vie de tous les jours. Messieurs, nous vivons sur ce territoire, je ne pense pas que nous ayons la même vision que vous.

Comme l'a dit ma collègue précédemment, nous ne sommes pas contre le TGV, qu'il puisse vous irriguer, et que vous puissiez venir sur Paris, mais à mon avis le barreau transversal La Rochelle-Strasbourg n'est pas celui qui se fera demain.

Olivier KLEIN : Celui-ci n'est pas au débat aujourd'hui.

Jean-Jacques BOUSSAINGAULT : Mais il faut le rappeler. On ramène une nouvelle fois, comme Napoléon III l'a fait et depuis RFF n'a pas avancé beaucoup, à la centralité sur Paris.

Olivier KLEIN : Il y avait en particulier dans l'intervention de Madame certaines demandes adressées à RFF, et ensuite Michel Gaillard conclura cette soirée.

Thomas ALLARY : Je voulais juste répondre à Mme Paratre, et en même temps à tout le public, car nous avons entendu effectivement beaucoup de choses ce soir, en particulier sur la protection des zones les plus sensibles, sur le lien du projet avec les RER en général et le lien peut-être encore trop mal étudié avec la ligne existante entre Paris-Orléans. Nous avons bien intégré tout cela. J'ai entendu aussi parler d'une volonté de concertation et d'étudier tous ensemble les bonnes, peut-être les meilleures, solutions celles que nous avons vues jusqu'à maintenant pour ce projet.

Je confirme que dans la suite des études, si le projet doit se poursuivre, c'est bien l'idée de regarder cela tous ensemble.

Michel GAILLARD : Si vous le voulez bien on va clôturer cette rencontre. Je n'ai pas l'habitude de faire une synthèse en clôture de réunion. Je rappelle que sur notre site dès le lendemain ou le surlendemain, vous avez un compte rendu synthétique de la réunion, et quelques jours plus tard un compte rendu un peu plus extensif, sachant que le Verbatim est en ligne une semaine ou 10 jours après.

Je retiens de cette soirée qu'il est toujours un peu frustrant, quand on a envie d'interviewer RFF, la SNCF sur des questions qui ne concernent pas le débat lui-même. Je rappelle que la commission nationale du débat public est saisie sur un projet, et que le débat doit porter sur ce projet, elle ne peut pas s'auto saisir d'autres discussions. Quand on veut parler de Poitiers-Limoges ou de POLT, je refuse puisque nous n'avons pas été saisis de ce dossier.

Beaucoup de contributions ont été apportées. Vous avez demandé Madame si des scénarios alternatifs pourraient être proposés, c'est justement l'objet du débat public d'enrichir la réflexion du maître d'ouvrage. Quelqu'un a dit que les études sont très imprécises, que vous ne voyez pas très bien où cela passait, que ne nous dirait-on pas s'il y avait des études précises avec un tracé au fond du jardin ? On n'en est pas là. C'est bien un dossier sur lequel la commission nationale du débat public a estimé qu'il était suffisamment explicatif, clair pour qu'il y ait un débat sur ce projet. L'objectif de nos réunions publiques, c'est bien d'apporter toutes ces réflexions, et elles ont été riches ce soir, ce qui va permettre ensuite à RFF après 27 réunions de s'interroger, de voir comment il assimile ces propositions, ces suggestions, ce qu'il retient et ce qu'il ne retient pas.

En entendant les interventions, on se rend bien compte que vous questionnez la lettre de mission du ministre qui fixe des objectifs très clairs : Clermont à 2 h, doubler Paris-Lyon, donc garantir a minima la vitesse de circulation actuelle sur les TGV et Paris-Lyon. En disant que réduire le temps de parcours n'est peut-être pas aussi important que cela, cela revient à interroger la lettre de mission du ministre.

C'est ce que j'appelais au début le débat sur l'opportunité. Une lettre de mission est confiée à RFF, qui a pour mission d'y apporter des réponses. On vous consulte pour voir ce que vous pensez de ces réponses. La lettre de mission elle-même est susceptible d'être interrogée.

Notre débat de ce point de vue a été tout à fait intéressant, tout à fait riche et je le confirme assez différent de ce que l'on a pu voir lors des précédentes réunions en province, mais cela ne nous surprend pas.

Merci en tout cas à tous.